

**PREDSTAVLJAMO: POSVE NOV IZGLED ČASOPISA!**

**F1**

**RACING**

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

OTKRIVAMO... 

**TAJNO,  
SJEDIŠTE  
McLARENA**

Prvi smo pušteni  
u strogo čuvani  
centar

“Život mi  
je vrlo  
čudan...”

# LEWIS HAMILTON

Ispovijed  
McLarenove nove  
velike F1 zvijezde

**PLUS**

**RADNO MJESTO FERRARI**

Kokpiti bolida iz Manarella  
kroz povijest

**MAGAREĆA POSLA**

Veliki intervju s Markom  
Webberom

**F1 I LE MANS**

Horda nekadašnjih F1 vozača u  
Peugeotovoj momčadi

BROJ

**15**

SRPANJ/JULI 2008 . 25,00 kn  
BIH 6,00 KM SLO 4,60 EUR SRB 275 RSD

[www.f1racing.hr](http://www.f1racing.hr)

ISSN 1845-8270



9 771845 827008





DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, glavni urednik

# Pole position

## U novom ruhu

Ako ovo čitate nakon već i površnog prelistavanja časopisa zacijelo ste već uočili da je došlo do velikih vizualnih promjena u njemu. Novi dizajn djelo je engleskih kolega iz matičnog izdanja, a mi smo ga sa zadovoljstvom preuzeli, oduševljeni novom preglednošću, jednostavnošću i atraktivnošću. Konceptijski, također je došlo do određenih promjena, nadamo se da će vam se svidjeti novo ruho i novi način razmišljanja časopisa. U ovom broju osim velikih priloga o možda najpodcijenjenijem i možda najprecijenjenijem današnjem vozaču Formule 1 donosimo i mnoštvo detalja vezanih za povijest britanske Velike nagrade, jednog od rijetkih klasičnih europskih

sportskih događaja koji uistinu nisu izgubili draž tijekom svih ovih godina. Ponajprije zbog sjajnih temelja u vidu Silverstonea, jedne od najatraktivnijih i najzanimljivijih staza u kalendaru. Ondje se pisala povijest utrka, od toga da je na tom bivšem vojnom aerodromu odvežena prva utrka Svjetskog prvenstva, preko prve pobjede Ferrarija, momčadi koju mnogi smatraju sinonimom za čitavu Formulu 1, sve do... Sve do, nadajmo se, još jednog klasičnog izdanja koje će uslijediti nekoliko dana po izlasku časopisa koji držite u rukama. Silverstone je definitivno jedna od onih staza, poput Monze, Monaka, Spa ili pak, prisjećam se tipkovnice ispunjene suzama, Suzuke, koje bi trebalo zaštititi zakonom i osigurati im mjesto u kalendaru zauvijek. Popisu tih klasičnih staza dodao bih osobno i Montreal, mjesto gdje je ispričana ove godine možda i najveća, najtoplija simbolična priča o Formuli 1. Upravo na stazi na kojoj je prije samo dvanaest mjeseci doživio i preživio najstravičniju nesreću u novijem razdoblju Formule 1, Robert Kubica je ostvario prvu pobjedu u karijeri i čak istom izbio na prvo mjesto vozačkog poretka u tom trenutku. Dokaz je to da i u vremenu kada se žalimo na dehumaniziranost i korporativnu usmjerenost našeg omiljenog sporta tople, ljudske priče i dalje mogu biti njegov integralni dio – što i jest jedan od ključnih razloga zašto ga još uvijek toliko volimo. Ne možemo više očekivati velike, epske pothvate poput Lindberghovog prelijetanja Atlantika, ali i te kako možemo uživati u suptilnim majstorijama i "sitnicama" koje nam pruža današnji F1 svijet. Od ovog mjeseca, barem što se tiče nas, značajno redizajniran.

## IZA SCENE: F1 RACING U OVOM MJESECU

Imali smo samo deset minuta na raspolaganju za poslikati Lewisa tijekom testiranja u Španjolskoj. Grafički urednik Frank je stoga morao uskočiti u njegovo trkače odijelo tijekom pripreme slike.



Naš se glavni urednik posvetio povijesti zrakoplovstva. U washingtonskom muzeju zrakoplovstva i svemirskog istraživanja snimili smo ga ispred Lindberghovog aviona Spirit of St. Louis.

Bradley je intervjuirao Marka Webbera u Australčevu omiljenom restoranu. Ovdje najvjerojatnije raspravljaju o tome tko ima ljepše sunčane naočale.



Britanski glavni urednik posjetio je McLarenov tehnološki centar. Na slici vidimo kako pomaže fotografu Robu Whitrowu u poslu.



F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Bazi, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Madžarskoj, Meksiku,

Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formulu 1 and F1 su zaštitni znakovi tvrtke Formula One Licensing BV, d.o.o. Formulu

One Group, i koriste se sličjivcu pod licencom. Reprodukcia u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismene suglasnosti izdavača zabranjeno je. Urednici i nakladnik F1 Racing magazina ne daju nikakve garancije i osiguranje

vezano za proizvode i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskar ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste. Licencno hrvatsko izdanje F1 Racing

magazina izlazi 10 puta u 2008. godini i vlasništvo je tvrtke Opus publikacije d.o.o. Orijentalno izdanje F1 Racinga izlazi 12 puta u 2008. godini i vlasništvo je Haymarket Motoringa, člana tvrtke Haymarket Magazines Ltd. Velika Britanija.



NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

IMPRESUM

BROJ 015/2008 SRPANJ/JULI 2008., ISSN: 1845 - 8270

IZDAVAČ

OPUS PUBLIKACIJE, ZAMENHOFOVA 4, 10000 ZAGREB  
Tel. 01/4813 744, Fax 01/4851 704, www.f1racing.hr

TISAK TISKARA MEIČ, ROTOOFFSET

BRITANSKO IZDANJE

NAKLADNIK PETER HIGHAM  
GLAVNI UREDNIK HANS SEEBERG  
IZVRŠNI UREDNIK STEWART WILLIAMS  
GRAND PRIX UREDNIK PETER WINDSOR  
UREDNIK VIJESTI JAMES ROBERTS  
PRODUKCIJA NAIRN MILLER  
GRAFIČKO OBLIKOVANJE FRANK FOSTER  
DIREKTOR LICENCIH IZDANJA TIM BULLEY

HRVATSKO IZDANJE

IZDAVAČ OPUS PUBLIKACIJE d.o.o.  
DIREKTOR IVO MARIN  
GLAVNI UREDNIK DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, dino@f1racing.hr  
PRODAJA OGLASNOG PROSTORA  
Tel. 01/3775 372, Fax 01/3756 241  
oglasi@opus-publikacije.hr  
GRAFIČKO OBLIKOVANJE LEONARDO MEDIA, www.leonardo.hr  
GRAFIČKI UREDNIK MILIVOJ MILIĆ  
PREVODITELJI ALAN JELOVEČKI, FILIP KRALJ, TOMISLAV ŠOSTAR  
VIKESLAV ČULO, MARIJA PERIŠIĆ  
LEKTURA VLATKA HORVAT  
WEBSITE www.f1racing.hr  
E-MAIL ADRESA info@f1racing.hr

DISTRIBUCIJA

ZA HRVATSKU TISAK d.d. ZAGREB, DISTRI PRESS d.o.o. ZAGREB  
ZA BIH INTER PRESS d.o.o., FRA DOMINIKA MANDIČA BB, ŠIROKI BREG  
ZA SLOVENIJU DELO PRODAJA d.o.o. LJUBLJANA  
ZA SRBIJU TISAK d.o.o. BEOGRAD

PRETPLATA

OPUS PUBLIKACIJE d.o.o., ZAMENHOFOVA 4, 10000 ZAGREB,  
Tel. 01/4813 744 Fax 01/4851 704 E-mail pretplata@f1racing.hr

Nedostaje li vam neki od prošlih brojeva, nazovite nas na 01 4813 744



www.f1racing.hr

## DOZNAJTE PRVI!

Želite li primati besplatnu SMS obavijest da je novi F1 RACING magazin u prodaji? REGISTRIRAJTE SE!

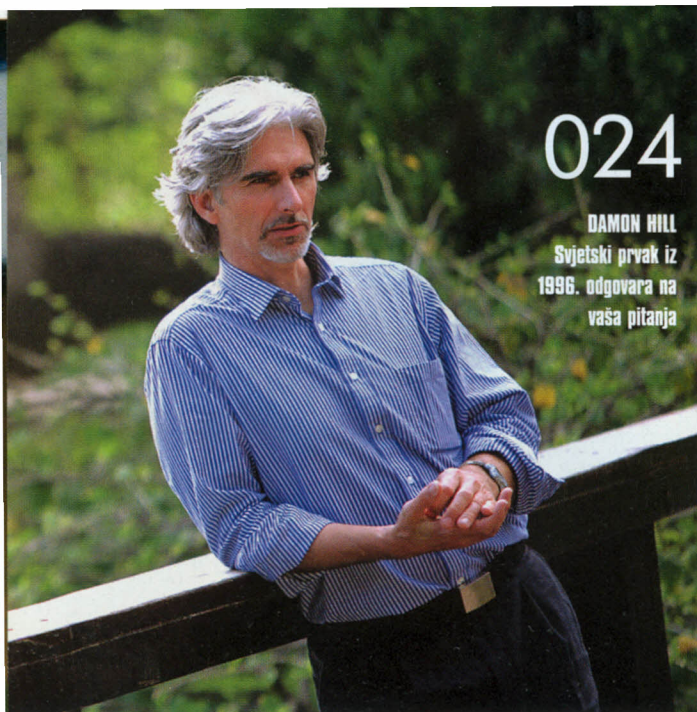
Pošalj SMS poruku sadržaja: F1 RACING, ime i prezime, adresa, na broj 091/48 13 744

Svakog mjeseca SMS porukom besplatno ćemo Vas obavještavati o datumu izlaska novog broja F1 RACING magazina



OPUS PUBLIKACIJE d.o.o., ZAMENHOFOVA 4, 10000 ZAGREB, HRVATSKA





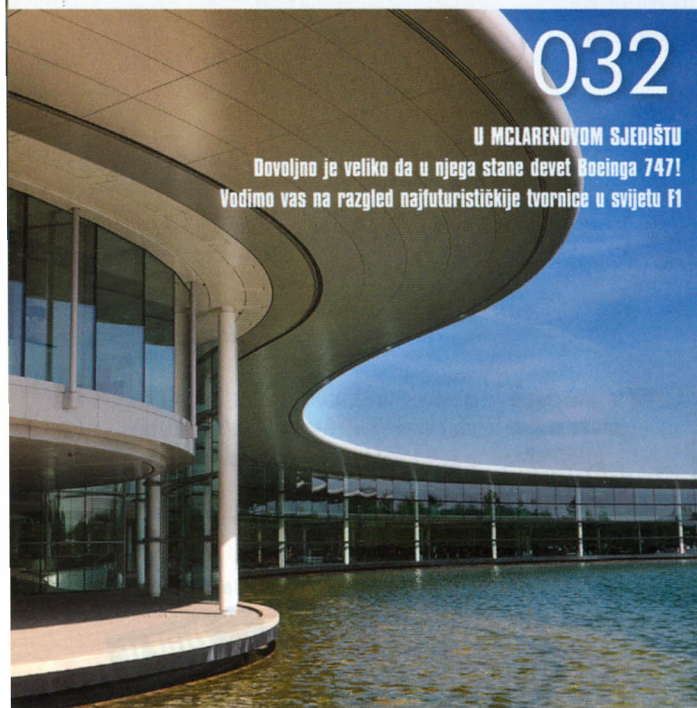
# 024

**DAMON HILL**  
Svjetski prvak iz 1996. odgovara na vaša pitanja



# 038

**LEWIS HAMILTON**  
Dan u životu britanske superzvijezde



# 032

**U MCLARENOVOM SJEDIŠTU**  
Dovoljno je veliko da u njega stane devet Boeinga 747!  
Vodimo vas na razgled najfuturističnije tvornice u svijetu F1



PREDSTAVLJAMO: POSVE NOV IZGLED ČASOPISA!

# F1 RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

**STRANKE**  
TAJNO SJEDIŠTE MCLARENA  
Prvi smisli posteni u strogo čuvani centar

“Život mi je vrlo čudan...”

# LEWIS HAMILTON

Ispovijed McLarenove nove velike F1 zvijezde

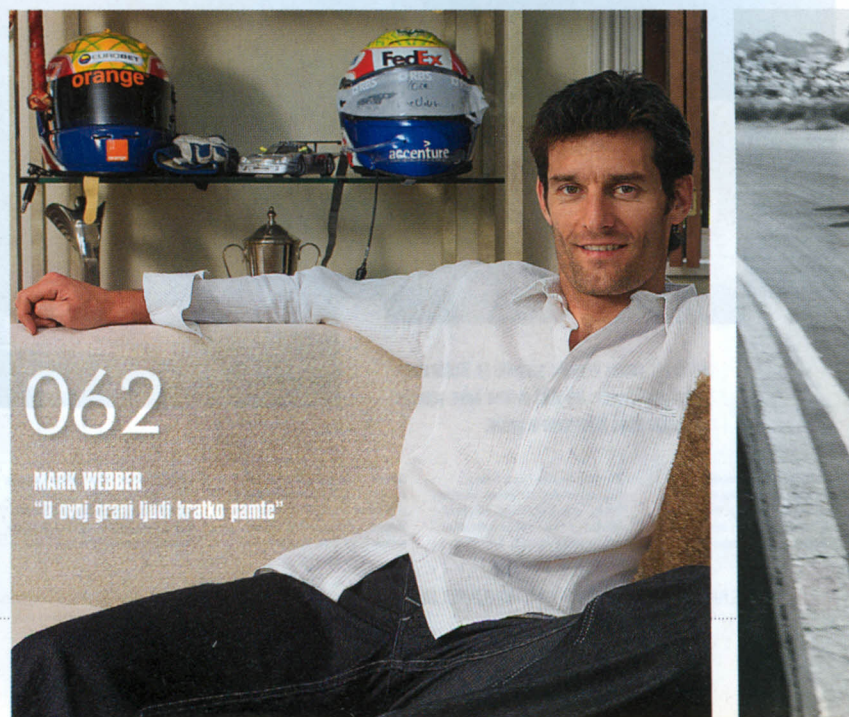
**PLUS**  
RAJNO MJESTO FERRARI | MAGARECA POSLA | F1 I F1 MANS  
Kakavli bolida iz Maranello kroz povijest | Veliki intervjue s Markom Webberom | Najveće očekivanja F1 vozača u Pobjedovnoj momčadi

15  
1000 str. | 1000 str. | 1000 str.



# 052

**FERRARIJEVI KOKPITI U RAZNIM VREMENIMA**  
Od drvenih volana i sjedala od tkanine do ugljičnih vlakana i složene elektronike, proučavamo 60 godina Ferrarijeve čarolije



# 062

**MARK WEBBER**  
“U ovoj grani ljudi kratko pamte”

004

F1 RACING SRPANJ 2008.





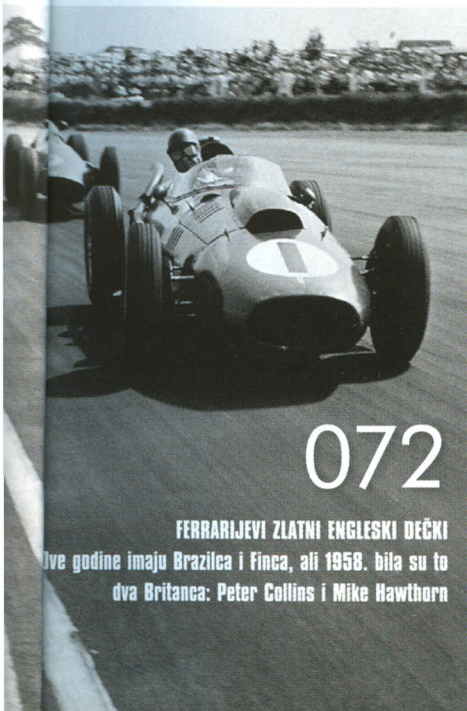
048

**DOM UMIROVLJENIKA**  
Tiho, mirno i usporeno mjesto?  
Pa, ne može se baš reći...



068

**DOLJJEVANJE GORIVA**  
Nažalost, nerijetko i  
najzanimljiviji trenuci utrke



072

**FERRARIJEVI ZLATNI ENGLESKI DEČKI**  
Ive godine imaju Brazilca i Finca, ali 1958. bila su to  
dva Britanca: Peter Collins i Mike Hawthorn

# Sadržaj

# F1

RACING

SRPANJ/JULI 2008. BROJ 15

## RUBRIKE

- 008 **F1 BOLID NA OBIČNOJ CESTI**  
Kubica na talijanskoj autostradi
- 010 **KARTING S OZNAKOM SVJETSKOG PRVAKA**  
Alonso se vraća svojim korijenima
- 014 **SCHUMACHEROV PAD SA DVA KOTAČA**  
Neuspješan završetak utrke na Superbikeu
- 016 **RAZLIČITA MIŠLJENJA O MAXU MOSLEYU**  
Po Bergeru treba ostat, a po Stewartu odstupiti
- 018 **KIMIJEVA NOVA IGRAČKA ZA SLOBODNO VRIJEME**  
Ferrarijev je vozač kupio Corvette Sharon Stone

## PRIČE BROJA

- 020 **ŠTO SE ZAPRAVO ZBIVA NA VOZAČKOJ PARADI**  
Jenson i Nick pričaju o djeci – ali gdje se zavukao Kimi?
- 024 **VI POSTAVLJATE PITANJA: DAMON HILL**  
O Senni, Schumacheru i vožnji u ružičastom bolidu
- 028 **SIR JACKIE STEWART SE PRISJEĆA**  
Omiljeni i ne toliko omiljeni detalji iz karijere
- 030 **ŠTO SA 100 MILIJUNA KUNA**  
Trebali vam uistinu 200.000 šampanjaca?
- 032 **U TAJNOM McLARENOM SVIJETU**  
Ekskluzivni pogled iza kulisa najfuturističnije F1 tvornice
- 038 **LEWIS HAMILTON: EKSKLUZIVNI INTERVJU**  
U nadrealističkom svijetu sportske zvijezde
- 046 **NEOBIČNE ČINJENICE O F1**  
Jeste li čuli za F1 utrku održanu u Cornwallu?
- 048 **KAMO ODLAZE VOZAČI F1 NAKON UMIROVLJENJA?**  
Jacques Villeneuve, Alex Wurz i prijatelji zabavljaju se u Le Mansu
- 052 **FERRARIJEVI KOKPITI KROZ RAZNA VREMENA**  
Namještaj se ponešto promijenio, ali Enzoova karizma traje i dalje
- 060 **GRIJAČI GUMA S DODIRNIM ZASLONIMA**  
Jednostavan ogrtač za gume tehnološki je usavršen
- 062 **INTERVJU S MARKOM WEBBEROM**  
Jedini vlasnik magarca u svijetu F1 govori o svojem mukotrpnom putu do vrha
- 068 **KOLIKO JE TEŠKO F1 CRIJEVO ZA GORIVO**  
Pogledajte što je potrebno da vam natoče gorivo za samo pet sekunda
- 072 **FERRARIJEVI ZLATNI ENGLESKI DEČKI**  
Kad su Peter Collins i Mike Hawthorn nosili zastavu iz Maranello

## CILJNA RAVNINA

- 082 **RAZGLEDNICE IZ MONAKA** Prekrasne vedute iz Monte Carla
- 084 **IZVJEŠĆE IZ MONAKA** Lewis je imao sreće u susretu sa zidom
- 087 **PETER WINDSOR** Susret s legendarnim umjetnikom automobilizma Michaelom Turnerom
- 088 **IZVJEŠĆE IZ KANADE** Mjesto Lewisove prve GP pobjede – kako je prošao ove godine?
- 091 **ALAN HENRY** Zašto bi vlada trebala sufinancirati VN Velike Britanije
- 092 **IZVJEŠĆE IZ FRANCUSKE** Potpuna dominacija Ferrarija
- 094 **NAJAVA VN VELIKE BRITANIJE** Budućnost mu je upitna, ali Silverstone je ipak velika staza
- 096 **NAJAVA VN NJEMAČKE** Hockenheim... ipak nije tako dobar kao Nürburgring



008



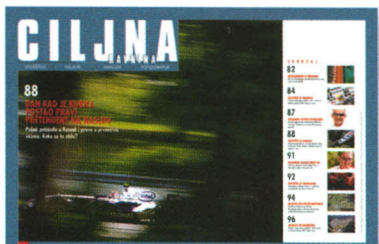
032



048



062



080

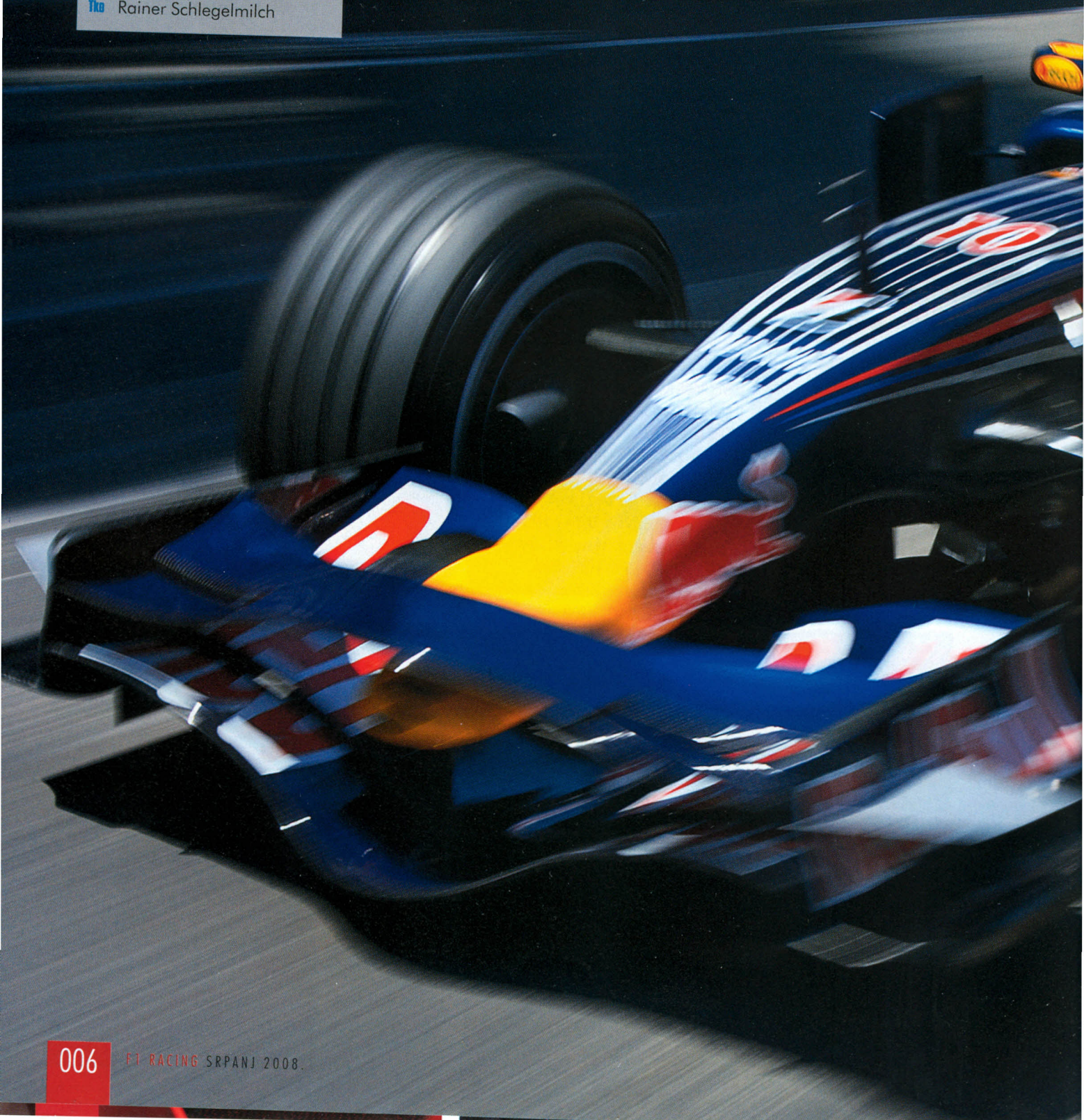


# CIRKUS

## Najbolji od ostatka?

Život bi trebao biti prilično težak za sve F1 momčadi osim triju najboljih – mnogo truda i malo prilika za osvajanje bodova. Međutim, izgleda da to nitko nije rekao Marku Webberu. Bodova je sve više...

**Gdje** Monte Carlo, Monako  
**Kada** 10.44, četvrtak,  
22. svibnja 2008.  
**Tko** Rainer Schlegelmilch









# PITPASS

Važne priče iz svijeta F1 ovog mjeseca



100% NEPATVORENE FOTOGRAFIJE!

## KUBICA SE S F1 BOLIDOM PROVOZAO CESTOM!

Poljska zvijezda svoj je BMW talijanskim cestama provezla 20 kilometara. Baš poput vas.





Iduće će nedjelje Robert nešto slično izvesti u Brdovcu kraj Zaprešića, a zatim svratiti na sir i vrhnje te domaće vino

NE DOGODI SE ČESTO da pogledate u retrovizor i u njemu ugledate F1 bolid kako vas pokušava preteći.

Upravo su to doživjeli vozači u okolici Ravenne na sjeveru Italije kad je Robert Kubica u svojem BMW Sauberu jedne od prošlih nedjelja izašao na cestu.

Dvadesetogodišnji Poljak tu se našao kako bi u gradiću Brisighella iz ruku udovice bivšeg Ferrarijeva vozača primio Nagradu Lorenza Bandinija za izvanredna vozačka postignuća. Ali umjesto da ga u limuzini dovezu na dodjelu,

Robert je svoje šefove u BMW-u pitao bi li se cestom SS302 mogao provozati u prošlogodišnjem F1.07.

To nije bila samo stometarska vožnja za gledatelje: Robert je od Faenze do Brisighelle prevalio gotovo 20 kilometara.

Kao da se vrijeme vratilo u doba Mille Miglie, posljednji put vožene 1957., kad se utrkivalo uz kuće – slučajni su namjernici uz semafora križanja u Erranu i San Ruffilu mogli vidjeti kako bolid na asfaltu ostavlja duge crne tragove.

“Bilo je prekrasno”, izjavio je Robert.

Kubica se probija kroz promet u Italiji. Obratite pozornost na uzbuđenje žene u crnom Fiatu (sasvim lijevo)

“Ovjes smo podigli koliko smo god mogli, a nekoliko je automobila vozilo ispred mene kako bi druge upozorili da dolazim.

Bilo je ludo jer su svi vikali ‘Brže, brže’, ali nisam znao što me čeka iza idućeg zavoja, pa smo brzinu ograničili na 90 km/h.

Nikad se nisam toliko zabavljao vozeći tako sporo.”

Kad se zaustavio na glavnom trgu u Brisighelli, bolid je okružilo razdragano mnoštvo, a uzvici “Magnifico” posve su zagušili zvuk BMW-ova V8.

To se može dogoditi samo u Italiji...





# ALONSO VOZI ALONSO KARTING!

To je posljednji dodatak za svaku F1 zvijezdu koja drži do sebe: karting nazvan po vama. Zato je i Kubica htio jedan takav...



# Kratke vijesti...



## NOVA F1 IGRA ZA 2009.

Sad kad je Bernie Ecclestone potpisao novi ugovor s Codemastersom, poklonici računalnih igara prvi će put imati priliku voziti s Lewisom Hamiltonom. Tim zaslužan za Race Driver: GRID planira načiniti F1 igru za različite platforme uključujući Wii, Xbox 360, PS3 i PC.



## ODLIČNA WEB STRANICA POSVEĆENA VELIKOJ NAGRADI VELIKE BRITANIJE

Santander i Abbey pokrenuli su odličnu internet stranicu o Velikoj nagradi Velike Britanije. Pođite na i naći ćete nevidene snimke Lewisove nove TV reklame, priliku osvojiti hrpu ulaznica za Silverstone i vrlo zaraznu pit-stop igru.



## POGINUO OVE ANDERSSON

Legendarni švedski rally vozač Ove Andersson poginuo je tijekom jednog relija oldtimera, u dobi od sedamdeset godina. Osim po uspjesima za volanom ostat će upamćen i kao kreator većine sportskih uspjeha Toyote i prvi vođa njihove F1 momčadi. Jarno Trulli posvetio mu je emocijama nabijeno treće mjesto na VN Francuske.



Ovaj mali neće uspjeti, nije se potrudio oko svoje kacige. Oh, pa to je dvostruki svjetski prvak u Formuli 1



Trinaestogodišnji Carlos Sainz mlađi, Kubica i Fernando pričaju o curama, autima i, možda, o domaćoj zadaći



ŠTO RADI FERNANDO ALONSO kako bi se opustio od pritiska F1? Navlači iznošeni plavi kombinezon i vozi karting nazvan po njemu, naravno. A prijatelj Robert Kubica ide s njim.

Alonso je nosio kacigu i kombinezon bez reklama kako bi testirao 'Alonso Kart', čija cijena iznosi otprilike 14.000 kuna.

Ovaj je stroj razvio Genis Marcó – čovjek koji je prepoznao Alonsoov dar kada je ovaj imao 11 godina.

Alonso je sjeo za upravljač kartinga kada je imao tri godine, nakon čega je napredovao kroz španjolsko i europsko prvenstvo. Godine 1999. prešao je u bolide, ali se kad mu se god ponudi prilika voli vratiti na poneki krug u kartingu.

F1 šampionima pridružio se 13-godišnji kartingaš Carlos Sainz mlađi (da, sin nekadašnjeg svjetskog prvaka u reliju), kako

bi na stazi Južna Garda u blizini Lonatoa u Italiji testirali Alonso Kart od 125 cm<sup>3</sup>.

Alonso nije jedina F1 zvijezda koja još uvijek pokazuje interes za svojim korijenima. Michael Schumacher posjeduje karting momčad, dok Jarno Trulli i bivši F1 vozač Alessandro Zanardi imaju kartinge nazvane po njima.



"Ovo nije ni približno brzo kao moj BMW!" Robert Kubica potjerao je Alonso Kart



# PITPASS

# HAMILTON ĆE ZARAĐIVATI VIŠE OD BECKHAMA

Lewis će novim šminkerskim sponzorskim ugovorima probiti granicu godišnje zarade od 15 milijuna funta

20 milijuna funti

15 milijuna funti

10 milijuna funti

5 milijuna funti



LEWIS ĆE NOVIM ŠMINKERSKIM sponzorskim ugovorima probiti granicu godišnje zarade od 15 milijuna funta. Zaboravite Davida Beckhama, Lewis Hamilton na dobrom je putu da postane najbolje plaćena sportska zvijezda u Velikoj Britaniji, uz zaradu veću od 15 milijuna funta godišnje.

Prošla godina čini se daleka, kad je Lewis priznao da nikad nije pogledao svoj bankovni račun, a ako je nešto kupio, stavio je to na kreditnu karticu. Tog je dana predstavljao svoju knjigu – biografiju u suradnji s HarperCollinsom – i otkrio da se seli u Švicarsku (između ostalog i zbog poreza).

Od tada dogovorio je produljenje ugovora s McLarenom, čija se vrijednost procjenjuje na 65 milijuna funta u idućih pet godina. Odnedavna razgovara s velikim kompanijama poput Reeboka i Pepsija kako bi postao jedan od njihovih globalnih veleposlanika. Svaki bi ugovor njegovom prihodu mogao dodati 10 milijuna funta tijekom slijedeće tri godine, čime bi Lewis postao najbolje plaćeni britanski sportaš ikad. Taj naslov trenutno pripada nogometašu Davidu Beckhamu, koji je na vrhuncu karijere imao ugovore s Armanijem, Gilletteom, Pepsijem i Motorolom, a koji su mu donosili 15 milijuna funta godišnje.

Hamiltonov otac Anthony pregovarao je sa sponzorima – uz blisku suradnju s McLarenom, koji pazi da nijedan dogovor ne kompromitira njegove obveze prema momčadi. Valjda će imati za tu minimalnu uplatu na kreditnu karticu svaki mjesec...

## LEWIS ĆE GOSTOVATI U GOODWOODU

Osim na Velikoj nagradi Engleske, britanska javnost imat će ovog ljeta još dvije prilike da vidi Lewisa u akciji. Potvrdio je svoj dolazak na automobilističke festivale u Goodwoodu i Brooklandsu.

Godine 2008. proslavlja se 50. obljetnica prvog britanskog F1 prvaka (Mikea Hawthorna), a Goodwoodski festival brzine to će proslaviti ovogodišnjom temom: 'Od Hawthorna do Hamiltona – britanska ljubavna veza s automobilskim sportom.' Održava se od 11. do 13. srpnja.

Uz svojega momčadskog kolegu Heikkija Kovalainena, Hamilton će se također pojaviti na Brooklands Moring Festivalu, gdje će 28.-29. srpnja pokazivati svoj McLaren.



Becks možda ima ljepše cipele, ali ni Lewis nema loše tetovaže



# { KAKO JE UDARITI... }



“Zrcalo, žmigavac... oh Bože.”  
Nesreća Roberta Kubice u Kanadi prošle godine

## ...U ZID S 200 KM/H?

### MICHAEL SCHUMACHER SLOMIO NOGU NA VN BRITANIJE 1999.



“Čekate pomireni sa sudbinom. Najprije pokušavate usporiti bolid kako god umijete.

No sve se odvija tako brzo da jedino što možete je čekati udar koji slijedi za nekoliko

sekunda.”

### JARNO TRULLI TEŽAK UDES NA SILVERSTONEU 2004.



“U djeliću sekunde nagonski bolid pokušavam spasiti skretanjem.

No kad vam kotač zapne u šljunku ili izgubite prijanjanje, više nemate šanse.

U tom trenutku mislim samo na sebe.

Puštam upravljač i prekrizanih ruku na prsima hvatam donji dio kacige.

Pokušavam se sklupčati i opustiti mišiće. To je nagonska i vjerojatno besmislena radnja, ali imam dojam da tako štitim vitalne organe poput srca i pluća.

I naposljetku, ako vidim da će sudar biti snažan, zatvorim oči.”

### MARK WEBBER SNAŽNO UDARIO U OGRADU NA INTERLAGOSU 2003.



“Očito je da je svaki sudar jedinstven po tome izgubite li kontrolu nad bolidom, je li u pitanju kvar i ako jest, o kakvom je kvaru riječ te je li staza suha ili mokra. Sve to utječe na razinu kontrole nad bolidom prije udara u ogradu.

No mislim da je posljednja sekunda prije udara u svim sudarima prilično slična jer se tada pripremate za udar: čak i ako ne vidite ograde, obično znate gdje su i stoga se pripremate za udarac. Ako ravno jurite prema ogradi, obično maknete ruke s upravljača i, kad ugledate ogradu, duboko udahnete prije sudara.”

### HEIKKI KOVALAINEN FRONTALNO UDARIO U ZID GUMA U ŠPANJOLSKOJ



“Ne mogu vam ništa reći o tome što sam radio u Barceloni kad sam shvatio da ću udariti u zid guma. Ne sjećam se tih nekoliko sekunda prije udara. Pretpostavljam da sam dobro reagirao jer je sve završilo dobro.”

### JACQUES VILLENEUVE TEŠKA NESREĆA U MELBOURNEU 2001.



“Gledam gdje je bolid i ostajem pribran kako bi pronašao način da se izvučem iz situacije, upravljanjem ili popuštanjem kočnica. Očito je da nikad ne zatvaram oči. Snažno primam upravljač, gledam u osvrtna zrcala i oko sebe da mi nitko ne dolazi s leđa. I to je katkad dovoljno da se izvučete iz ugodne situacije.”

### ALAIN PROST PROBIO ZAŠTITNU OGRADU NA VN SAD 1980.



“U Watkins Glenu 1980. na mom McLarenu je otkazao ovjes i frontalno sam udario u ogradu.

Sjećam se da sam pomislio: “Ovo će doista boljeti.”

Pokušao sam kontrolirati bolid, a zatim sam automatski

podignuo koljena kako bih što bolje zaštitio noge.

Rukama sam držao upravljač i pokušao sam se što više sklupčati.

Probio sam ogradu i prošao ispod nje. Da ispred ograde nisu bile gume, sad ne bih sa vama razgovarao o nesreći.”





## SCHUMACHEROV PAD

**F1 legenda zamijenila je četiri kotača s dva. Loš potez**

TO JE BIO TRENUTAK u kojem je Michael Schumacher ponovno promislilo svoje planove o motociklističkim utrkama, trenutak nakon što je zbog gubitka kontrole skliznuo sa staze dok je bio na 21. mjestu na natjecanju German Superbike u Oschersleбену u svibnju.

Schumacher se pokušao prijaviti na utrku pod pseudonimom Marcel Niederhausen kako bi izbjegao nepotrebnu pozornost, ali je zbog osiguravatelja utrke bio prisiljen koristiti

pravo ime i prezime. Riječ se brzo proširila i ubrzo su obožavatelji i mediji preplavili stazu u istočnoj Njemačkoj kako bi vidjeli kako ovaj 39-godišnjak vozi motocikle.

U prvoj utrci, Schumacher (vožio Hondu CBR Fireblade za momčad Holzhauser Racing) je startao s 37. mjesta i završio 28., ali je u drugoj utrci izletio i vratio se u boks neozlijeđen.

Nakon umirovljenja iz F1 krajem 2006., Schumacher je dokoličario i povremeno



Sedmerostruki prvak F1 izgleda i dalje imponzantno



ali sada izgleda i kao novak koji voli bliske susrete s asfaltom



Njegovi pokušaji da se sakrije od sramote su neuspješni



# SJEĆATE LI SE KAD...



## ...su Ferrariji bili plavi?

PLAVI? DA, zapravo plavi i bijeli. U posljednje dvije utrke prvenstva 1964. Ferrariji nisu bili u svojem standardnom krvavocrvenom ruhu.

Momčad se pojavila u dvije utrke u Americi, u Watkins Glenu i Mexico Cityju, u bojama NART-a (Sjevernoameričke trkaće momčadi). Razlog tome bila je (još jedna) svađa između Enza Ferrarija i Talijanskog automobilskeg kluba. Klub nije želio homologirati Ferrarije 250LM, stoga je Enzo pripremio da će se povući iz F1 i povući svoje dozvole za natjecanja i stoga je u ove dvije utrke ušao kao privatnik.

Stvar je brzo riješena, ali John Surtees je osvojio naslov prvaka u plavom bolidu.

## JUNACI PITLANEA

### F1 ne bi postojao bez njih

**Br. 1**  
LJUDI KOJI BOJE  
LOGOTIPOVE UZ  
STAZU



JESTE LI SE IKAD pitali tko boji one logotipove na travi uz stazu? Skupina od 22 ljudi koja ih boji na svakoj utrci, eto tko.

Uhvatili smo tu skupinu na utrci dok su bojili logotip ING-a veličine 100 četvornih metara. Skupina bojenje počinje devet dana prije utrke i tijekom sezone u prosjeku oboji 150 logotipova. Za svaki im treba četiri sata: sat da ekipa za označavanje postavi predložak, a zatim tri za bojenje.

“Od nadležnih tražimo da kratko prije našeg dolaska pokose travu”, izjavio je šef Kelly Nulens. “Što je trava dulja, to vam treba više boje za dobro finiširanje, a to traje

dulje.” Za ovaj logotip potrebno je 100 litara bijele boje, 30 l plave i 10 l narančaste. Tijekom sezone potroše 13.000 litara boje.

Skupina također boji logotipove na asfaltu izvan staze i tada koriste boju odobrenu od strane FIA-e koja nije skliska jer u sebi ima

čestice pijeska, pa bolidi ne gube prijanjanje. No što kad kiši? “Sve je u redu dok ne kiši dok bojimo jer je boja prilično vodootporna kad se osuši”, izjavio je Kelly. “Jedini problem kod kišnog vremena je što trava brže raste, pa stoga ako previše kiši, logotipovi blijede mnogo prije nego što bi trebali.”



Tijekom sezone potroši se do 13.000 litara boje na logotipove nacrtane na travi

SIKLE: XPR CC; STEVEN TEE/JAT; THE CAHIER ARCHIVE



testirao Ferrarijeve bolide i automobile.

U travnju je testirao Ducati obujma 800 cm<sup>3</sup> Caseyja Stonera pripremljen za utrke MotoGP u Mugellu, ali je poricao da bi se mogao natjecati u utrci MotoGP-a.

“To znači učiti na teži način”, izjavio je Schumacher nakon izlijetanja.

„Ima nekoliko ogrebotina na motoru koje će izgledati super na fotografijama, ali šteta što nisam uspio završiti utrku jer, sve u svemu, bilo je to odlična zabava.“



Je li ovo doista Michael? Ili mi to gledamo Ralfa?



## OVOMJESEČNA VELIKA RASPRAVA



Max je dobio povjerenje, no priča se nastavlja

# Je li Max trebao ostati?

## Da



**Gerhard Berger**  
Bivši vozač F1 i suvlasnik  
Toro Rossa

“IZNENAĐEN SAM koliko anđela ima u F1. U ovom sam sportu vidio mnogo stvari, no odjednom se svi čine pristojni i dragi.

No mislim da nije u redu nešto legalno što se dogodilo s odraslim ljudima povezivati s poslom predsjednika FIA-e.

Utrkivao sam se u doba Mosleyja i sad sam u F1 (sa Scuderijom Toro Rosso) i vrlo je malo ljudi – možda nitko – koji su utjecali na sigurnost automobilističkih utrka poput Maxa. Ako pogledate prošlost, pogotovo nakon onoga

što se zbilo u Imoli 1994. godine, F1 je trebala snažnog čovjeka za promjenu mnogo stvari poput trkaćih staza i testiranja sudara.

Pogledajte kakvu je nesreću imao Robert Kubica prošle godine u Kanadi – prije ne bi imao šanse za preživljavanje.

Istina je da su predsjedništvo i budućnost FIA-e trebali odabrati automobilistički klubovi i Max – novinski mediji i mi ne bismo trebali upravljati time.

Ovaj sport treba nekoga tko je snažan, borben i razumije posao. To sigurno imamo sa Maxom – sada i u budućnosti.”

## Ne



**Sir Jackie Stewart**  
Trostruki svjetski prvak u F1

“MISLIM da je ovo vrlo negativno za FIA-u, jer ovdje se ne radi samo o utrkivanju.

Radi se o proizvođačima automobila i klubovima koji ne žele upoznati ljude koji nemaju određene moralne vrijednosti.

Ne radi se o Maxu Mosleyju kao pojedincu.

To bi bio problem za bilo koga. Isto bi bilo predsjedniku Olimpijskog odbora ili predsjedniku nogometnog saveza.

Za trakav položaj važan je sklop moralnih vrijednosti.

To nema veze ni sa čijim seksualnim sklonostima.

– To me zbilja ne zanima i razumijem svakoga tko živi na drukčiji način.

To nema veze ni s navodnim nacističkim obilježjima.

Ključna je stvar da je ono što ljudi rade u vlastitim kućama iza spuštenih roleta njihovo pravo.

S time se slažem i u tome potpuno razumijem Maxov položaj.

No ako se takvo nešto dogodi i izloži se svijetu poput Maxove priče, tada povjerenje u tu osobu nestane.”



# VELIKA NAGRADA VELIKE BRITANIJE

## Moss, Mansell i luđak... prisjećamo se svih povijesnih trenutaka

### 1 Silverstone, 21. srpnja 1985.

Tu smo se svega nagledali. Kao prvo, Keke Rosberg je odveo najbrži kvalifikacijski krug turbo ere s nevjerojatnom prosječnom brzinom od 257 km/h, i što je još nevjerojatnije, postigao je to s praznom gumom. Nakon toga, bili smo svjedoci kraljevske bitke između Ayrtona Senne i Alaina Prosta, koji je u završnoj fazi utrke imao nekoliko bliskih susreta sa Senninim repom, dok Senni nije počeo otkazivati motor i, u konačnici, nije ostao bez goriva. Onda je, kao vrhunac svega, nečijom pogreškom kockasta zastava pokazana krug ranije.

### 2 Aintree, 16. srpnja 1955.

Dvije legende ovog sporta, Stirling Moss i Juan Manuel Fangio, cijelu su utrku vozili jedan iza drugoga u srebrnim Mercedes-Benzovim bolidima i smjenjivali se u vodstvu. Nakon tri sata i sedam minuta utrivanja, pri ulasku u cilj dijelile su ih samo dvije desetinke sekunde. Priča se da je Fangio pustio Mossu da pobijedi pred svojom publikom, ali Argentinac to nikad nije priznao. Povijesna utrka o kojoj se i danas priča.

### 3 Brands Hatch, 18. srpnja 1976.

Vjerojatno najkontroverznija utrka. Krivnjom Jamesa Hunta utrka je zaustavljena nakon prvog zavoja. Njegov McLaren je popravljen i dok su organizatori pod pritiskom razbješnele publike raspravljali o tome može li ponovno startati ili ne, Hunt je ipak startao i pobijedio s prednošću većom od minute. Njegovi obožavatelji pali su u ekstazu, pogotovo kad su pritužbe protiv njega odbačene. Međutim, nakon dva mjeseca je diskvalificiran.

### 4 Silverstone, 10. srpnja 1965.

Bila je to godina kad je Velika Britanija doslovno vladala svijetom u Formuli 1... pa, gotovo. Godine 1965. britanski vozači osvojili su 10 od 11 utrka sezone i nitko im na njihovom tlu nije bio ni do koljena. Prva petorica bili su iz Velike Britanije. Nakon što je Jim Clark izbacio Richieja Ginthera, njegovi preostali konkurenti, Graham Hill, John Surtees, Mike Spence i Jackie Stewart bili su nemoćni pred Škotom, koji je Veliku nagradu Velike Britanije osvojio četiri puta za redom.

### 5 Silverstone, 12. srpnja 1987.

U razmjerno dosadnoj utrci tri kruga prije kraja zbililo se nešto što je ublažilo taj dojam. Kad je Nigel Mansell, nošen bodrenjem svojih zemljaka, u 63. krugu dostigao svog kolegu iz Williamsa i vodećeg u utrci Nelsona Piqueta, nitko nije ni slutio što će se dogoditi. Jureći niz Hangar Straight, Mansell je pošao lijevo i dok ga je Piquet s istrošenim gumama pokušao blokirati, Mansell je naglo skrenuo desno i projurio kroz Stowe. Najbolje ikad izvedeno pretjecanje na Velikim nagradama Velike Britanije.

### 6 Silverstone, 20. srpnja 2003.

Zapamćen po 'luđaku u suknji', jer je u u jedanaestom krugu na Hangar Straight istrčao irski svećenik Neil Horan. To je također bila utrka u kojoj su se vozači u vodstvu smjenjivali šest puta. Jarno Trulli, u lakom bolidu, vodio je od početka utrke do Horanova pojavljivanja na stazi, a Cristiano da Matta vodio je 18 krugova, do tridesetog kruga. Kimi Räikkönen i Rubens Barrichello, koji je startao s prve startne pozicije, smjenjivali su se u vodstvu tri puta, sve dok Barrichello nije natjerao Kimija na pogrešku u Bridgeu i pobijedio.

### 7 Silverstone, 15. srpnja 1990.

Mansell je ponovo izrežirao dramu u svojem stilu. Nakon što je njegov Ferrari stao u 55. krugu, svoje je rukavice bacio u gledalište. Nešto kasnije, mala skupina novinara je to protumačila kao objavu njegova povlačenja na kraju sezone. Dovoljno je reći da se iduće 1991. vratio i pobijedio, a 1992. osvojio je i naslov.

### 8 Silverstone, 19. srpnja 1969.

Povijesna utrka između Jochena Rinda i Jackieja Stewarta. Rindt je poveo rano, a nakon 16 krugova ponovo je preuzeo vodstvo, dovodeći Stewarta u mat poziciju do treće četvrtine utrke. Ali Stewart se, vozeći bolid svojeg momčadskog kolege nakon nezgode u kvalifikacijama, uspio probiti do svoje prve pobjede u utrci za Veliku nagradu Velike Britanije.

### 9 Silverstone, 14. srpnja 1991.

Opet Mansell. Ovog puta to je više sličilo na počasnih 59 krugova. Nakon što ga je Senna potukao na startu, isključio je blokadu okretaja svojeg motora u Hangar Straightu i s lakoćom protutnjao pored Brazilca. Čak ga je i povezao natrag u boks nakon što je Senna ostao bez goriva.

### 10 Aintree, 20. srpnja 1957.

Stirling Moss je vodio 22 kruga, ali je otišao u boks nakon što je njegov Vanwall čudno zazvučao. Njegov momčadski kolega Tony Brooks, koji je sekundu zaostajao za Jeanom Behraom, pozvan je u boks, a njegov bolid predan je Mossu. Pojurio je prema petoj poziciji i potpomognut mnogobrojnim odustajanjima konkurenata, briljantno pobijedio.





## KIMI POTROŠIO 200.000 EURA NA CORVETTE SHARON STONE!

Na dobrotvornoj dražbi u Monaku, zvijezde su trošile svoj teško stečeni novac

OVA CORVETTE IZ 1974. prešla je samo oko sedam kilometara i bila je u vlasništvu hollywoodske zvijezde Sharon Stone. No nakon žestoke licitacije i postignute cijene od oko 200.000 eura, novi ponosni vlasnik automobila je Kimi Räikkönen.

No Kimi nije bio jedini lovator na okupljanju prepunom zvijezda održanom u Monaku za Elton Johnovu zakladu za AIDS. Vijay Mallya, ekstravagantni vlasnik momčadi Force India, platio je oko 230.000 eura glasovir Eltona Johna (onaj na kojem je skladao album Songs from the West Coast). Novi dom glasovira bit će Mallyajeva luksuzna jahta Indian Empress. Usto, prije toga je za oko



Stone, jučer

100.000 eura kupio Chopardov uniseks sat iz Eltonove zbrike.

Zauzvrat, Mallya je ponudio tjedan dana na svojoj 95-metarskoj jahti koji će sretni licitant platiti oko 380.000 eura. "U to je uključeno čak i piće", nadodao je Vijay.

Naposljetku, bila je ponuđena i Eltonova pozivnica na njegovu zabavu u čast Oscara iduće godine u Los Angelesu. Pozivnica je kupljena za 45.000 eura te uključuje smještaj i let u poslovnoj klasi.

Usto, večer je bila obilježena predstavljanjem kolekcije muške odjeće Petre Ecclestone – Form – kojoj su nazočili vozači Lewis Hamilton, David Coulthard, Nico Rosberg i Nelson Piquet, koji su i nosili odjeću na pisti.



Kimi slavi vjerojatno nadnaravni doživljaj kupnje klasičnog Chevroleta Corvete Sharon Stone. Pokušajte to brzo izgovoriti dok ste pijani.





Drži se podalje od ograde Nelsona. Piquet mlađi i Jenson Button (dolje) pridružili su se zabavi na predstavljanju muške kolekcije Form Petre Ecclestone.



“Kimi nije bio jedini koji je trošio. Vijay Mallya platio je oko 230.000 eura jedan od Eltonovih glasovira”



Ponašanje modela: Nico Rosberg na pisti tijekom predstavljanja kolekcije Form

# F1 KVIZ

Testirajte svoje znanje u našem paklenom kvizu



- 01 Koliko je ljudi s prezimenom Hill do ove godine osvojilo naslov prvaka svijeta u Formuli 1?
- 02 Na kojoj je stazi Mika Häkkinen imao svoj prvi nastup u Formuli 1?
- 03 Koji se japanski vozač F1 odrekao obećavajuće karijere motociklističkog vozača kako bi se usredotočio na automobilističke utrke?
- 04 Koje je godine posljednji put Giancarlo Fisichella pobijedio u utrci?
- 05 Koji je vozač odvezio najviše utrka za svjetsko prvenstvo, a da nijednom nije pobijedio?
- 06 Što je bilo neobično na Velikoj nagradi SAD-a 2005. u Indianapolisu?
- 07 Na kojoj je Velikoj nagradi Lewis Hamilton odvezio svoj prvi najbrži krug?
- 08 Nino Farina je na Velikoj nagradi prvi put pobijedio 1950. Čiji je bolid vozio?
- 09 Slim Borgudd je rezultat karijere ostvario na Velikoj nagradi Velike Britanije 1981. U kojoj pop grupi je ponekad svirao?
- 10 Bernie Ecclestone je vozio dvije utrke. No za koju se Bernie doista i kvalificirao?



Odgovori: 1. Tri - Phil (1958), 2. Damon (1966), 3. Phoenix, 4. Takuma Sato, 5. Andrea de Cesaris, 6. Utrku je započelo samo šest bolida (svi na Michelinovim gumama odustali su), 7. Malezija 2007, 8. Alfa Romeo, 9. ABBA, 10. Britanija 1958.

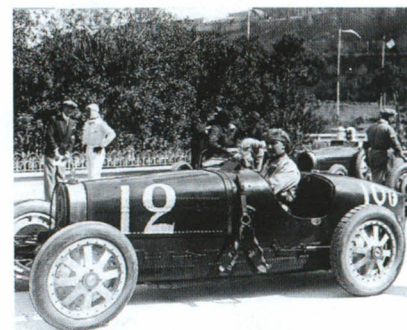
## PITAJTE F1 RACING

Odgovori na sva vaša teška pitanja

**Je li istina da je pobjednik prve VN Monaka u ratu bio špijun?**

Arthur Bostrom, Guilford, Engleska

Da. Bilo je to u razdoblju prije F1; pod imenom "W. Williams" (kako njegova majka ne bi saznala da se utrkuje), William Grover je pobijedio u prvoj Velikoj nagradi Monaka 1929. u Bugattiju. Kad je izbio Drugi svjetski rat, Grover se prijavio u britansku vojsku, a kasnije je bio unovačen u ogranak Posebne operacije. Kad je njegova mreža razbijena, Grover je bio u Francuskoj i vrlo je vjerojatno umro u zarobljeničkom logoru.



Ratni špijun William Grover Veliku nagradu Monaka 1929. osvojio je u Bugattiju

Pitajte nas na: [askf1racing@haymarket.com](mailto:askf1racing@haymarket.com) (na engleskom jeziku) ili na [info@f1racing.hr](mailto:info@f1racing.hr)



Button i Heidfeld

pričaju o

djeci.

Alonso i Massa

• • slažu se

sjajno.

A Kimi... • • •

hm, gdje je Kimi?

# ŠTO SE ZAPRAVO ZBIVA NA VOZAČKOJ PARADI?

Prije svake VN svi vozači F1 moraju ući u autobus koji ih proveze stazom i mahati gledateljima. Kao što smo otkrili u Turskoj, u autobusu je iznenađujuće...

RIJEČI STUART CODLING SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

**A**drian Sutil utrku dobije svaki put. Ali na cilju nema šahovnice, samo prepreka u obliku vrpce koju pokorno otkvačuje zaštitar. Sutil se odlučno odšetao u tunel između garaža, cvokoćući na naletima vjetra. Izgledaju poput nogometaša spremnih da istrče na igralište, na izlasku iz tunela dočekuje ih buran pljesak. Ali nitko drugi još nije došao. Zakopčali su jakne, gurnuli ruke u džepove i čekali u srdačnoj tišini.

“Uvijek dođemo prvi”, smije se PR Force Indije, pogledavajući pritom na sat.

**Otprilike sat** prije svake Velike nagrade, vozači obiđu stazu na kamionu s platformom (ili u floti klasičnih automobila) i upoznaju se s publikom. Možda se to stajanje i mahanje doima osrednje važno, ali FIA i Bernie Ecclestone paradu drže vrlo važnom zbog razloga koji se preklapaju.









Osim što je rekorder u broju nastupa na Velikim nagradama, Rubens Barrichello (u sredini) ima i najkraće noge na svijetu



## Vettel je zvrk skupine, poput političara koji obrađuje žrtve...

Navijači dobivaju nešto za svoj novac, a propisano je i Sportskim pravilnikom.

Dakle, poput sastanka s vozačima koji subotom poslijepodne vodi FIA-in trkači direktor Charlie Whiting, obvezna je.

Suci svakog vozača koji se ne pojavi mogu opaliti kaznom kakva im se prohtije, a popuštanja nema. Poput svih ostalih dijelova trkaćeg vikenda, parada je isplanirana u minutu. Na ovogodišnjoj VN Španjolske David Coulthard došao je taman kad je kamion kretao i to ga je stajalo 3200 funta.

"Propustio sam dotad samo jednu, kad sam bio bolestan," kaže.

"Upitao sam suce [u Španjolskoj] bi li uzeli 2000 eura [1600 funta] ako platim gotovinom. Nije bilo nikakve reakcije, ni osmijeha, ništa."

U suvremenoj F1 vozači imaju vrlo malo prigoda za druženje. Kad bi svaka momčad stala u dva automobila, svi bi mogli biti u istim hotelima. Ovako putuju i borave odvojeno.

"Vozači to doživljavaju kao vrijeme za druženje," kaže Bob Constanduros, koji ih tijekom parade često intervjuira za razglas na stazi. "To je jedino razdoblje tijekom kojeg mogu popričati. Prije nekoliko godina prekori su ih zbog premalo mahanja..."

Ovdje u Turskoj, staza – izvrsna staza sagrađena uz opću ravnodušnost mještana – nalazi se na azijskoj strani Bospora.

Ako ste odsjeli na europskoj strani, očekuju vas svakodnevne patnje u nepodnošljivom prometu preko jednog od dvaju mostova. Vozači, pak, imaju policijsku pratnju. Iznimka je samo Nick Heidfeld koji rupama prkosi na golemom BMW-ovu motociklu.

"Nije teško," kaže. "Svi vide da dolazim."

Ali o čemu vozači razgovaraju kad se okupe? Uskoro ćemo saznati. Polazak je u 13.30, a u 13.25 svi su bili tu – osim Kimija Räikkönena.

Vozači Force Indije opušteno promatraju zbivanja. Dolaze Lewis Hamilton i Heikki Kovalainen, živo razgovarajući, od proljetnog povjetarca zaštićeni zgužvanim sponzorskim jaknama koje kao da su prije šest mjeseci nagurane u vreću i maloprije izvađene (budući da je utrka iz



"Kako to misliš 'majke'?" Button i Heidfeld pričaju o bradama



Heikki i Kimi ovaj su se put posljednji ukrcali na kamion

kolovoza prebačena na početak svibnja, hladnije je nego što su svi očekivali, osobito u tom vjetrovitom betonskom predvorju). U korporacijskim hlačama upadljiva su suprotnost poluneformalnom stilu ostalih, odjevenih u momčadske majice, pomodne tenise i traperice s potpisom.

Fernando Alonso dolazi s golemim naočalama za sunce nataknutima na nos. Ulazi nekoliko koraka u prostor, a zatim se neupadljivo povlači na sunčanije mjesto pokraj jednog od Toyotinih kamiona.

Ondje je čekao i pozdravljao kolege dok su prolazili pokraj, ali radije je razgovarao s dvojicom gostiju s propusnicama za Paddock Club dok mu netko nije dobio jaknu.

Zatim je brzo došao među ostale, potapšao momčadskog kolegu po ramenu i rukovao se i srdačno pozdravio s Felipeom Massom. Iznenađujuće topao trenutak. Da vjerujete napisima u tisku, pomislili biste da se ta dvojica mrže, još tamo od sudara kotačima lani na Nürburgringu.

Sebastian Vettel zvrk je skupine. Poput političara koji obrađuje sugovornike, sa svima je nasmije.



## D. C. je upitno podigao obrvu dok su Button i Heidfeld pričali o djeci.



Svi vozači moraju sudjelovati u paradi i pojaviti se prije polaska kamiona, inače ih suci mogu opako oglobiti

Stil razgovora je čavrljanje: opušteno blebetanje ni o čemu posebnom. Nitko ne razgovara o poslu, a vozače koji zaziru od čavrljanja može se prepoznati po govoru tijela (ili, bolje rečeno, njegovu nedostatku).

Jarno Trulli drži se sâm za sebe, šeće gore-dolje, nestrpljivo lupkajući petama, dok njegov momčadski kolega Timo Glock na njemačkome razgovara s BMW-ovim PR-om. Felipe Massa i Nelson Piquet razmijenili su nekoliko rečenica na portugalskom prije nego što se Piquet pridružio Nicu Rosbergu, Kazukiju Nakajimi i Sébastienu Bourdaisu. Kaz je isprva bio povučen, ali sad se raspricao. Opisuje što se zbilo kad je sinoć odlazio sa staze: automobil je izletio ispred policajca koji mu je bio pratnja i motocikl je preletio preko automobila.

"Staklo je bio posvuda. Ali mislim da tip nije teže ozlijeđen."

Kimija i dalje niotkuda. Coulthard se doskitao do Buttona i Heidfelda.

"Bok, prijatelju", vedro će Jenson. "Baš pričamo o djeci."

Davidove su se oči malo raširile i upitno je podigao obrvu. Heidfeld je izvukao mobitel iz džepa i pokazao im slike svojeg sina Jode, rođenog lani tijekom VN Europe.

"Ah", uzdahnio je D. C. proučavajući slike.

Točno u 13.30 vozači su se, žmirkajući na suncu, raštrkali po crvenom tepihu, prešli preko pitaneu i kroz vrata na zidu boksa pošli prema kamionu. Pozdravljaju ih usklici i zračne sirene, uglavnom, moram reći, stranih navijača.

Noćas je bilo posljednje kolo turskog nogometnog prvenstva, sva su tri istanbulska kluba (Fenerbahçe, Galatasaray i Besiktas) igrali važne utakmice, pa pune tribine nisu ni bile izgledne. Velika tribina nasuprot prednjeg dijela

grida je puna, ali publika je dalje sve rjeđa.

Webber se okrenuo prema Rubensu Barrichellu i pokazao mu polupraznu tribinu. "Pogledaj, svi su došli vidjeti tvoju 257. utrku..." Rubens se grohotom nasmijao.

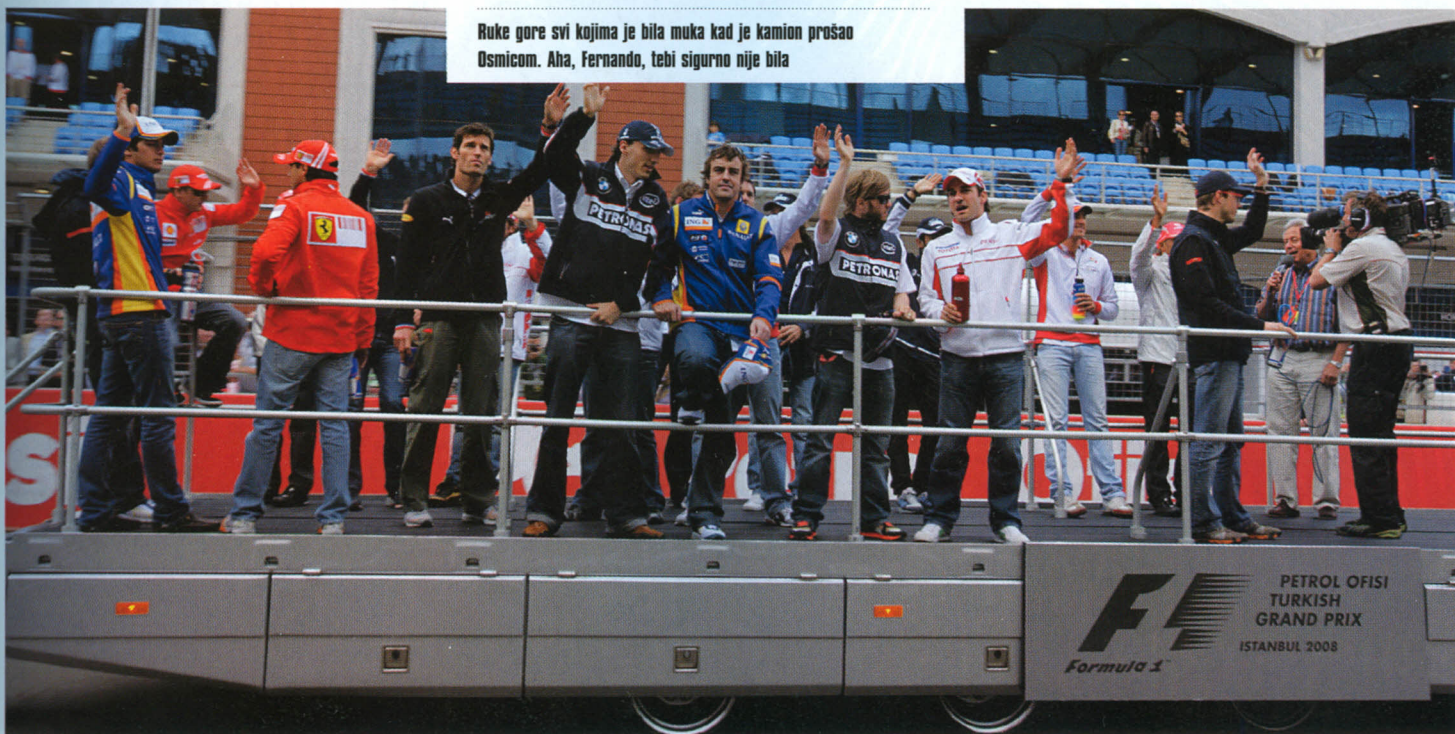
Kamion je upaljen. Vozači se ukrcavaju. To je društveniji i pouzdaniji oblik prijevoza od flote klasičnih automobila. Bob Constanduros prisjeća se VN Belgije kad je Damon Hill morao gurati svoju krtiju uz Eau Rouge.

Na suprotnoj strani tunela napokon se pojavio Kimi. Pilotske naočale su na mjestu, ruke u džepovima.

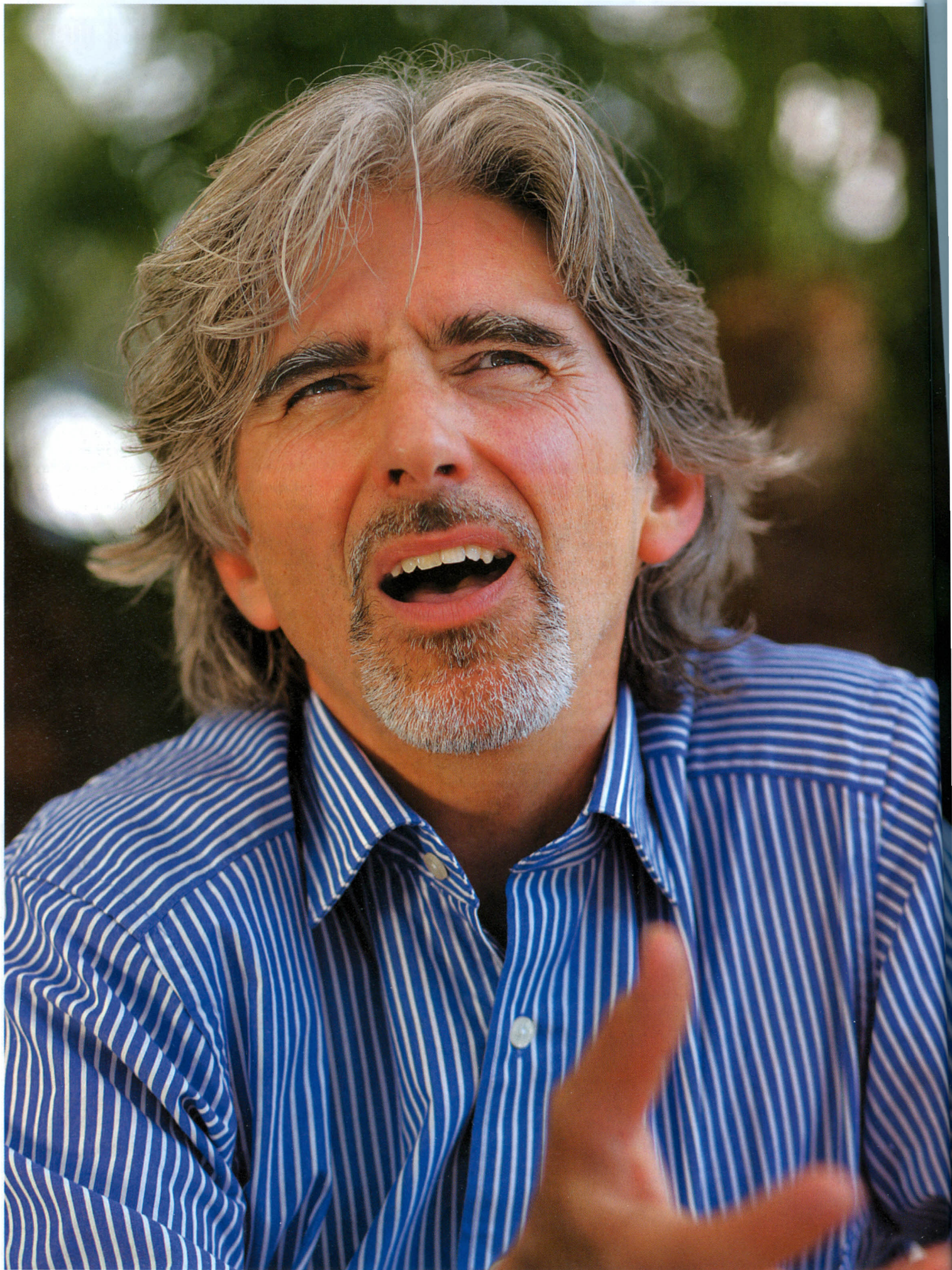
Zaštitari su već otišli. Kimi se pustio unutra, zastavši samo kako bi jednim opuštenim ali spretnim pokretom vratio vrpcu na mjesto. Zatim se vragolasto nasmijao F1 Racingu i sporim koracima pošao prema svjetlosti.

Dobio je najveći pljesak. **FO**

Ruke gore svi kojima je bila muka kad je kamion prošao Osmicom. Aha, Fernando, tebi sigurno nije bila









# { VI POSTAVLJATE PITANJA }

## DAMON HILL

Bernie, Senna, Schumacher... posljednji čovjek koji je vozio ružičasti bolid u Formuli 1 priča o svima njima. Eh da, i priznat će nam nešto o bojenju kose...

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

**N**e postoje kratki odgovori" kaže predsjednik Britanske udruge trkačkih vozača Damon Hill dok se odmara na monegaškom suncu i razgovara s F1 Racingom. "Volio bih da nije tako..." Mi smo zadovoljni, jer se čini da je Damon vrlo dobro pripremljen za pitanja naših čitatelja. Kad ste karijeru počeli kao dostavljač na motociklu i nakon toga postali prvi sin svjetskog prvaka koji je ponovio uspjeh svojeg oca, mnogo je tema o kojima možete pričati. Politika, utrkanje, čak i boja kose – nijedno pitanje nije zabranjeno.

**Zašto mislite da Bernie Ecclestone priželjkuje ukidanje VN Velike Britanije?**

**Carole Hoskins, Velika Britanija**

Ne mislim da on to želi, to je pogrešan dojam. Bernie ne zna uvijek dobro izraziti ono što misli, a osim toga, često je vrlo oštar na jeziku. Ono što on pokušava postići je VN Velike Britanije kojom se svi možemo ponositi. Unutar njegove moći je dopustiti da se to ostvari na Silverstoneu, ali utrka za nas mora biti unosan događaj. Ne možete stvoriti sredstva za nešto što neće donijeti zaradu.

**Jeste li sigurni u budućnost VN Velike Britanije?**

**Angus Craig Cameron, Velika Britanija**

U Formuli 1 nikad ništa nije sigurno, a svatko tko misli da sigurnost postoji, strašno se vara. To je posao visokog rizika, a da biste preživjeli, morate biti spremni na sve i stalno na oprezu.

**Kad Max Mosley mjesto predsjednika FIA-e napusti ove ili iduće godine, što mislite tko bi ga trebao naslijediti?**

**Peter Liu, SAD**

Htio bih da se u budućnosti više pozornosti pridaje sportu, a manje politici. Polako počinjem osjećati da je veće zanimanje za biznis i politiku nego za natjecanje, a to nije zdravo. Postoji odgovornost prema javnosti, jer novac dolazi od ljudi koji gledaju utrke i oni lako mogu postati nezainteresirani. Gledatelji žele vidjeti vozače kako se bore, žele zabavu i nešto u što mogu vjerovati. Kad razgovaram s ljudima, mnogi od njih otvoreno mi kažu da ne vjeruju u ono što vide, a to nije dobro. Vjerodostojnost je najvažnija.

**Kakav je osjećaj voziti posljednji ružičasti automobil u grand prix povijesti?**

**Bruce Wilson, Australija**

O moj Bože, je li to istina? Ali povijest nije gotova, ima još vremena. Iskreno, nisam siguran je li bolid bio ružičast ili ljubičast, ali imao je stila. A taj bolid dokazuje i da ako dovoljno žarko želite

uspjeti, vozit ćete bilo što. Prvi put smo se kvalificirali 1992. na Silverstoneu. Bio sam na samom kraju grida, ali bilo je to izvanredno iskustvo. Sjećam se da sam gledao Mansella i mislio "Ovo je najbolje sjedalo u Formuli 1". Gledatelji su bili toliko usredotočeni na njega da su zaboravili da ja vozim iza njega... Zamalo sam pokupio nekoliko ljudi. Svi smo morali stati u zavoju Clubs i trebalo nam je jako dugo da se vratimo do boksa. Potpuno ludo, ali bili su to sjajni dani.

**Kako je bilo biti momčadski kolega Ayrtona Senne?**

**Niall Fanning, Irska**

Bio je velikodušan, ali na trenutke i nemilosrdan na stazi, primjerice s Alainom Prostom. Ali i prema samome sebi. Senna je bio izniman čovjek. Duboko je osjećao svoju slavu i mislim da ju je želio iskoristiti za stvaranje boljeg svijeta. I jest, ali nažalost više ga nije bilo da bi to mogao vidjeti. Njegov utjecaj nije se odnosio samo na vožnju trkaćeg automobila.

**Je li se Schumacher ikad ispričao jer vas je izgurao sa staze u Adelaidi 1994. kako bi osigurao svoj prvi naslov?**

**Ben Reijns, Belgija**

Ispričao? Sigurno se šaljite, zar ne? Nikad to ne



# { VI POSTAVLJATE PITANJA }



Hill u ružičastom "ili ljubičastom" Brabhamu iz 1992. Damon, to je ružičasto!

bih očekivao od Michaela, on uopće nije takav. Moja prva reakcija bila je da sam načinio veliku pogrešku. Vidio sam Michaela kako se vraća na stazu i nisam znao da mu je bolid oštećen. Mislio sam da je to moja jedna i jedina prilika, pa sam je zgrabio... Ali ono što se događa u sportu nije uvijek ono što biste htjeli, jednostavno morate naučiti lekciju iz onoga što se dogodilo i krenuti dalje. Ljudi mi kažu da sam trebao pobijediti 1994., ali ja ne razmišljam tako. Da je Ayrton bio živ, ne bih bio ni blizu naslovu te godine i dobio sam priliku samo zato što je on umro. Učinio sam najbolje što sam mogao i bila je to uzbuđujuća sezona, ali po cijenu gubitka Ayrtona Senne. Na kraju uopće nisam bio obeshabren i, iskreno, bio sam prilično sretan nastaviti dalje.

**Što mislite koju ste utrku u karijeri najbolje odvozili?**

**Adam Moulder, Velika Britanija**

Suzuku 1994., po kiši. Bila je to utrka od velike važnosti, a uvjeti vrlo teški i morao sam dati baš sve od sebe kako bih ostao u borbi za naslov prvaka. Mislim da je čak i Michael nevoljko priznao da sam tog dana vozio dosta dobro.

**Jest li ikad Michaelu Schumacheru poslali čestitku za Božić?**

**Andy McLeod, Velika Britanija**

Ne, ali možda bih trebao.

**Kako ste se osjećali onog trenutka kad ste postali svjetski prvak?**

**Francisco Vignau, Španjolska**

Osjetio sam olakšanje. Na početku to uopće ne možete doživjeti i tek nakon nekoliko godina shvatite što znači postati svjetski prvak. Ali neposredno nakon pobjede, jedino što znate je da ste obavili posao, naslov je osiguran... i hvala Bogu na tome. Nema povratka. Jednako kao što nema povratka ni ako se dogodi nešto loše. I to je razlog zašto su Formula 1 i sport općenito tako moćni: u njima se događa život. Dobro ili loše,

pozitivno ili negativno, sve su to činjenice koje se ne mogu promijeniti.

**Koliko ste puta vi i Murray Walker snimali prizor u onoj urnebesnoj reklami za Pizza Hut 1996.?**

**Gregory Haines, Španjolska**

Previše. Nakon snimanja sam zaudarao na Pizza Hut i nisam se nikako mogao riješiti tog mirisa s ruku. Morao sam desetak puta uzeti zalogaj pizze i ispljunuti ga u kantu. Ali bilo je vrlo zabavno.

**Koji je bio pravi razlog vašeg otkaza iz Williamsa 1996.?**

**Jack Denby, Velika Britanija**

„Otkaz“ je malo pretjerana riječ. Da sam imao ugovor na još dvije godine, onda bih mogao reći da sam dobio otkaz, ali uvijek sam imao ugovor na samo jednu sezonu. Što god da se dogodilo, uvijek sam morao pregovarati oko novog ugovora za iduću godinu. Uvijek sam radio pretpostavljajući da ako osvojite svjetsko prvenstvo, oni će vas htjeti zadržati, no to je bila pogrešna pretpostavka.

**Nakon vaše vožnje za Arrows 1997., pričalo se da ste sljedeće godine zamalo prešli u McLaren. Je li to točno?**

**Barna Zsoldos, Mađarska**



Williams iz 1996. bio je najbolji bolid u kojem se Damon ikada natjecao

Htio sam u McLaren jer sam znao da Adrian (Newey) odlazi tamo i mislio sam da bih s njim mogao osvojiti još jedan naslov prvaka. Ali mislim da ne bih bio previše sretan. Za McLaren i za Rona ja sam bio potpuna nepoznanica. Vjerojatno su htjeli nekog malo mlađeg jer sam tada već imao 37 godina i mislim da u meni nisu vidjeli ono što su htjeli od vozača. Naposljetku sam sâm sebi rekao „To se neće dogoditi.“

**Vaš otac Graham Hill bio je jedan od najboljih i najkarizmatičnijih vozača u povijesti. Je li vam prezime Hill pomoglo ili odmoglo u karijeri?**

**Manuel Aparisi, Španjolska**

Nikada neću znati odgovor na to pitanje, ali

mislim da je moralo pomoći. Ne toliko prezime koliko činjenica da sam odrastao uz utrkivanje. Moj je tata bio svjetski prvak i mislio sam da on posjeduje Monako jer je pet puta ondje pobijedio. Moje iskustvo oduvijek je vezano samo uz utrkivanje, automobile i trkaće vozače. Ali mislim da je momak koji to prvi postigne pravi junak. Tata nije imao nikakvog vozačkog iskustva, otišao je u Brands Hatch i postao trkaći vozač u doba kad ste morali biti ljudi da to pokušate. Rekao je: „Ostavljam svoj posao i mirovinu kako bih vozio utrke.“ Bio je to nevjerojatno hrabar potez, a on ga je načinio. Neka je blagoslovljen i hvala mu. Dao mi je pristup utrkivanju i prilike koje inače nikad ne bih dobio.

**Koji je, od svih bolida u kojima ste se utrkivali, bio najbolji?**

**Callum Tipple, Velika Britanija**

Williams iz 1996. Ne mogu vam opisati kako je bio udoban. Kad sam sjeo u njega, pomislio sam da bih mogao zaspati u njemu. U svim ostalim bolidima imao sam problema sa stopalima ili bih natukao zglobove ili nešto treće. Ali u tom sam bolidu sjedio u savršenu položaju i samo upravljao, a on je išao točno kamo sam htio. Bilo je to blaženstvo, pravo blaženstvo.

**Uvijek su vas smatrali gospodinom? Jeste li se trudili biti takvi?**

**Joao Amaral, Portugal**

Neke su stvari ispravne i takve trebaju biti. Pokušavao sam i još se uvijek pokušavam držati tih pravila ponašanja. Ne smatram to pitanjem mode ili nečeg sličnog, to je vječno. Možeš biti pošten i jak, ne moraš biti pošten i slab.

**Koji vam je trenutak za volanom F1 bolida ostao u sjećanju kao najstrašniji?**

**Thomas Rowson, Velika Britanija**

Spa po kiši jedno je od najstrašnijih i najuznemirujućih mjesta. Sjećam se kako sam kroz maglu vozio na ravnom dijelu iza Eau Rougea. Znao sam da je tamo još neki bolid. Prošao sam pored Zanardija ili možda Trullija i dodirnuli smo jedan drugog. Sve čega se sjećam je da sam osjetio drugi bolid jer ga uopće nisam mogao vidjeti.

**Što vam je bio najveći izazov tijekom karijere?**

**Dimitrie Marsala, Malta**

Nabavljanje novca. Najveći izazov bio je dočepati se prokletog bolida. U Formulu 1 sam došao tek sa 33 godine. S 29 sam bio financijski iscrpljen i nisam imao što voziti. Najteža stvar je uvjeriti nekoga da vam da novac koji nikad više neće vidjeti kako biste ga vi potrošili i postali uspješni. To je prilično nezgodna zadaća.

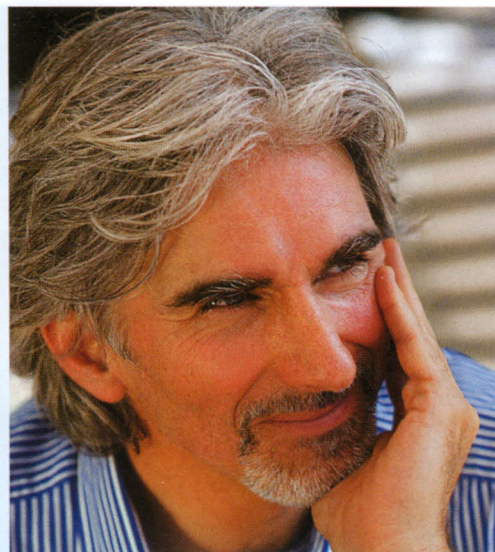
**David Coulthard je nedavno rekao da ste bili podcijenjeni vozač. Jeste li i vi tako mislili?**  
**Jonathan Colin, Francuska**

## “Michael Schumacher? Ispričao? Sigurno se šaljete, zar ne?”





"Odlican posao." Michael Schumacher priznao je poraz u Suzuki 1994. nakon Hillove "najbolje utrke".



"Vratio bih Alonsa natrag u ekipu s Hamiltonom. To je bilo zabavno, zar ne?"

da tvrtke imaju poruku koju žele prenijeti, a određeni aspekti ljudske prirode koji privlače gledatelje nisu u skladu s tom porukom. Zapravo, ovaj moj odgovor je vjerojatno dobar primjer tog problema – trudim se biti diplomatskičan u svom odgovoru! Ljudi su sve više i više diplomatskičan, a to je prava šteta. Ipak svi želimo čuti neke okrutne istine, zar ne?

**Jeste li se ikad dosađivali usred utrke?**

**Ben Waterworth, Australija**

Katkad da. Kad niste u bodovima, ne možete doći do mjesta u bodovima i samo odrađujete krugove do kraja utrke. Tada pomislite, „Moramo li doista?“ Mogu to priznati sad kad ne moram loviti ugovor.

**Od svih vozača koji trenutačno voze u Formuli 1, s kim biste se najradije suočili na stazi?**

**Nicole Hitchcock, Velika Britanija**

Zapravo mislim da danas ne bih uopće uživao jer bi me vjerojatno svi pobijedili. Alonso je uzbuđljiv vozač. Možda nije politički korektan, ali je zabavan, pomalo poput Mansella. On će vam sigurno donijeti uzbuđenje, a to je ono što sportu treba.

**Kako zadovoljavate potrebu za adrenalinom koji ste dobivali vozeći 300 km/h?**

**Gareth Roberts, Velika Britanija**

Odviknuo sam se od adrenalina. To je postupan proces. Kad netko odluči postati trkači vozač, počinje već u ranoj dobi i život mu postaje sve brži. Teško je vratiti se iz tog ubrzanog ritma u "normalan život" i brzo se uklopiti. Čini vam se da drugi žive nevjerojatno sporo i to vam je potpuno nevjerojatna stvar. Riječ je o vrlo teškom prijelazu iz jednog načina života u drugi.

**Jeste li prestali svirati gitaru otkad ste postali predsjednik Britanske udruge trkačih vozača?**

**Dan Cross, Velika Britanija**

Da, jesam. Glazbenici se nazivaju glazbenicima zato što znaju svirati glazbu. A mislim da sam ja bio samo momak koji je htio biti u bendu.

**Kad biste mogli izabrati momčad kojom ćete upravljati i dva vozača...**

**Daniel Sapata, SAD**

Vjerojatno McLaren. Vratio bih Alonsa natrag u ekipu zajedno s Hamiltonom i pokušao ponovno! (smije se) To je bilo zabavno, zar ne?



Spa po kiši je "sablantan", ali Hill je 1998. ipak pobijedio ondje

Vjerojatno sam mnogo odlučniji nego što se to ljudima na prvi pogled čini. Katkad mislim da sam trebao biti više poput Muhammada Alija, trebao sam ići oko govoreći "Ja sam najbolji" jer vam to daje dodatnu snagu. Ali nikad nisam

osjećao da bih mogao biti takav, samo sam pokušavao doći do svoje prilike i voziti. Ali htio sam i pobijediti... jako sam to htio.

**Starite dostojanstveno i više ne bojite kosu?**

**Graham Harris, Velika Britanija**

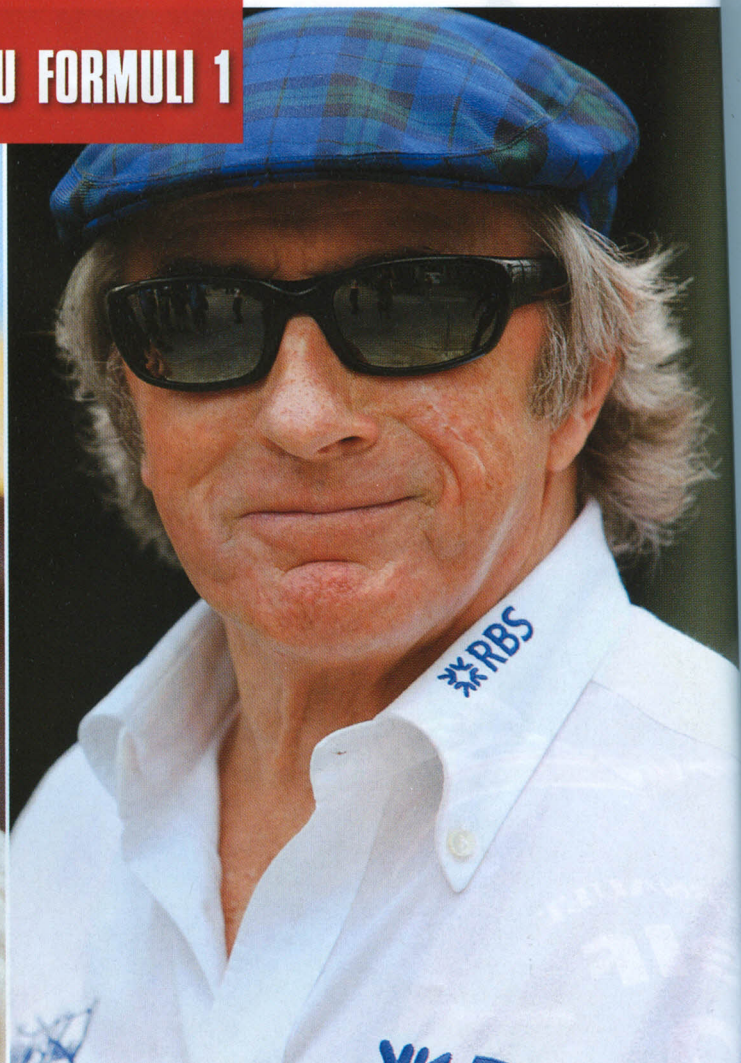
Pa, imam sjedru kosu i što da vam kažem... Imao sam sjedru kosu i s 15 godina, ali nisam htio izgledati kao sjedokosi trkači vozač dok sam još bio aktivan, pa sam koristio određene proizvode.

**Što sad mislite o Formuli 1? Je li izgubila dušu i postala samo posao?**

**Alison Devlin, Velika Britanija**

Mislim da ne možete pokazati prstom na Formulu 1 i reći da je izgubila dušu jer je to globalno pitanje. Život se promijenio i postao korporativniji, a Formula 1 odražava pojave iz života, ne vjerujem da ih ona stvara. Ono što bi potencijalno mogao postati problem je činjenica





# SIR JACKIE STEWART

**Trostruki svjetski prvak prisjeća se nekih trenutaka iz svoje bogate karijere**

VEĆ VIŠE OD 40 GODINA Sir Jackie Stewart živi i diše s Formulom 1. Triput je bio svjetski prvak, potukavši sve rekorde u broju osvojenih grand prix (27 pobjeda u 99 nastupa).

Dva desetljeća nakon povlačenja ponovo se vraća utrka i pobjeđuje s vlastitom momčadi: Stewart Grand Prix.

Još uvijek je u potpunosti i s mnogo strasti i energije predan sportu kojemu duguje sve, na trkalištu je kao legenda, hedonist i stručnjak rado viđen gost, a ujedno je i svjetski veleposlanik RBS banke (i Williamsova sponzora).

I evo ga, trideset pet godina nakon posljednje pobjede u Monaku, kako iz Williamsova stožera promatra jahte u monegaškoj luci.



## OMILJENI ŠEF MOMČADI: KEN TYRRELL

To je neosporno, premda sam uživao raditi i s Tonyjem Ruddom iz BRM-a.

Ken je imao autoritet i bio je praktičan.

Znao je s ljudima i podređeni su ga obožavali. Nitko nije imao za njega lošu riječ, jer se o zaposlenicima dobro brinuo.

Time ne mislim reći da im je davao velike plaće, zdravstveno ili mirovinsko i slično.

Njemu je jednostavno bilo stalo do tih ljudi i njihovih obitelji.

Ken je bio jedinstven.

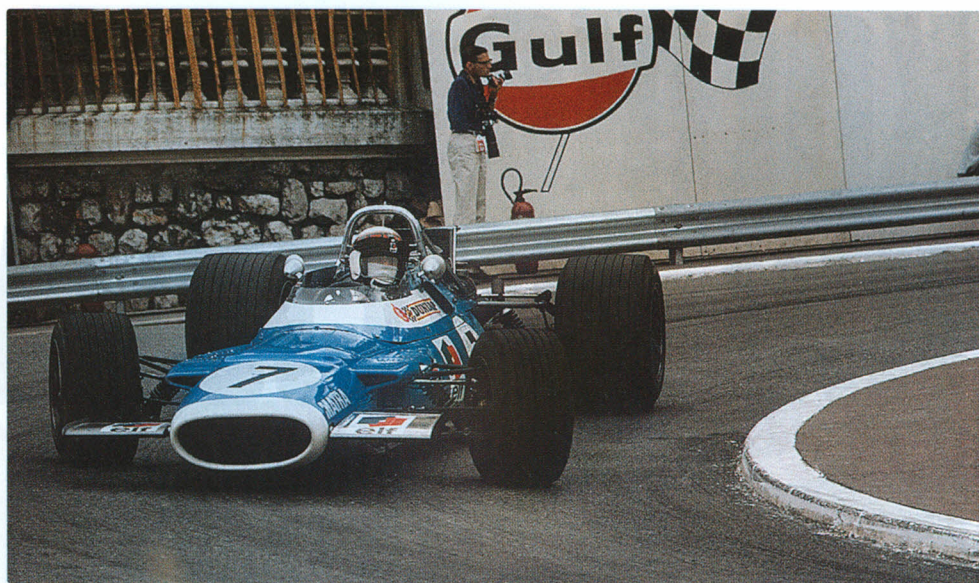
Volio je i kriket. Ako bi slučajno utrka i utakmica kriketa bili u istom danu, jedva da bi stigao na utrku.



## OMILJENI AUTOMOBIL: MATRA MS80-COSWORTH

MATRA MI SE JAKO sviđala i s njom sam 1969. osvojio svjetsko prvenstvo. Matra je bila francuska tvrka za istraživanje svemira, pa je stoga i šasija bila izvanredna. Ali, ako ćemo iskreno, Tyrrelli koje sam vozio također su visoko na mom popisu. Činjenica da su načinjeni u čuvenom drvenom hangaru, u Ochamu u Surrey, činila ih je jedinstvenim.

003 je u to doba bio posebno dobar automobil i dobio je u više utrka nego bilo koji drugi automobil u povijesti autosporta. U njemu sam pobjeđivao godinu dana nakon osvajanja naslova. Tyrrell 006 bio je težak za vožnju, ali sam i u njemu dobio dosta utrka. Matra je, ipak, bila nešto posebno.



## OMILJENA UTRKA: VELIKA NAGRADA MONAKA 1971.

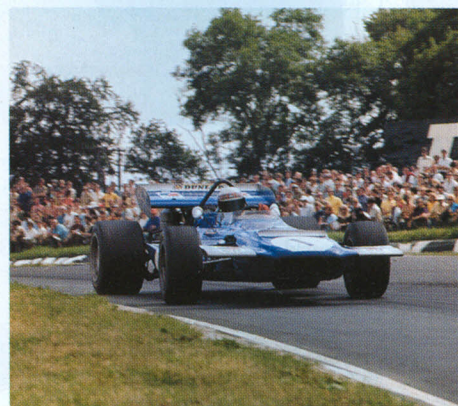
Utrke su ovdje, u Monaku, ponajbolje najviše zbog boja, glamura, uzbuđenja, opasnosti, jahta, ljudi, princa Rainiera, princeze Grace i njihove djece. Stoga ovo mjesto ima posebnu intimnost. Od moje tri pobjede u Monaku, najdraža mi je ona iz 1971., jer sam je odnio premda sam ostao bez stražnjih kočnica. Roman Polanski je također tog vikenda snimao dokumentarac o meni, pa sam bio vrlo zauzet



obilazeći koktel zabavu, doručke, ručkove i večere kod Elfa, Forda i Goodyeara. Ali, ono što uvijek želite je pobjeda kod kuće, u mom slučaju na Velikoj nagradi Velike Britanije, i bio bih vrlo razočaran da nisam u tome uspio.

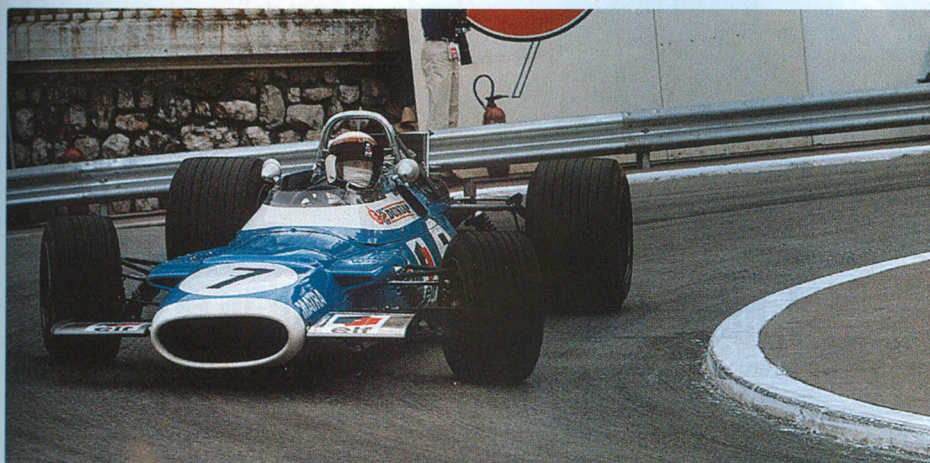
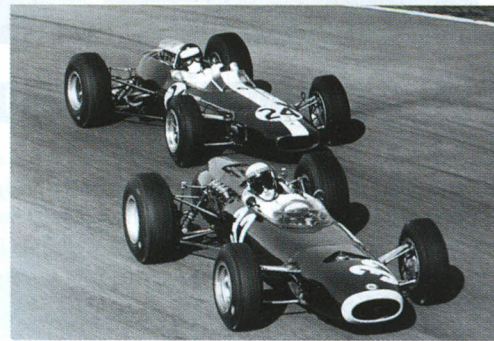
## UTRKA KOJU NE VOLI: BRANDS HATCH

Nikad se nisam navikao na Brands Hatch. Bila je to neravna, kvrgava i valovita staza. Za nju vam je bio potreban poseban automobil, a ja svoj nikad nisam uspio za nju dobro podesiti. Jedini uspješan bio je P4 Ferrari kojeg je projektirao Mauro Forghieri. Staza u Brands Hatchu nije bila tečna, bila je gruba, loše sagrađena i nimalo motivirajuća. Meni je uvijek bila teška. Kad ste vozili March, kao da ste se borili s neukroćenim konjem.



## OMILJENI PROTIVNIK: JIM CLARK

"Imao sam sreću utrkivati se istodobno s Grahamom Hillom, Jochenom Rindtom, Ronniejem Petersonom, Mariom Andrettijem, Danom Gurneyjem, Jackom Brabhamom, Francoisom Cevertom i Brucom McLarenom. Ali, Jimmy je bio najbolji. Nisam ga često pobjeđivao u Formuli 1. Tada sam bio mlad vozač, poput Lewisa Hamiltona danas, dok je Jimmy već bio poznat. Bio sam momčadski kolega Grahamu Hillu i od njega sam mnogo naučio. Jimmy je jednostavno bio najbolji. Vozio je Lotus koji je bio brz, ali i često nepouzdan. Povremeno bih ga pobjeđivao u Tasmanskoj seriji.



## OMILJENO PRETJEKANJE: VELIKA NAGRADA VELIKE BRITANIJE 1969. U SRAZU S JOCHENOM RINDTOM.

Na toj smo se utrci Jochen i ja u vodstvu izmjenjivali barem 30 puta. To se sada onima koji žele pobijediti više ne događa. On bi me pretkeao na Hangar Straightu i znao sam da mu mogu uzvratiti kroz Abbey vozeći ravninom prema Woodcoteu brzinom od 250 km/h. Zašto ga zaustavljati? To bi nas obojicu usporilo. Sve je tada bilo potpuno čisto. Vozači poput Jochena nikad nisu krivudali po cesti. Način ophođenja bio je tada potpuno drukčiji.



# KOLIKO 100 MILIJUNA KUNA VRIJEDI U F1?

Za svaku normalnu osobu to je hrpa novaca. Ali F1 nije normalna, pa s tim novcem i ne možete bogzna što. Istražili smo



## 98 sigurnosnih automobila

F1 Safety Car je Mercedesov opaki AMG SL63, s cijenom malo preko 1.000.000 kuna. Naravno, 524 KS nije bilo dovoljno, pa su inženjeri dodali još hladnjaka, kompozitne kočnice i ogoljeli ga za 220 kg. Čak i sa svjetlima i svom opremom lakši je od proizvodne inačice, a i snage je nešto više – 532 KS.



## Više od 1/3 zračnog tunela

Uspjeh F1 momčadi ovisi o kakvoći zračnog tunela, koji postupno postaju sve veći kako bi se modeli što više približili stvarnoj veličini bolida. Posljednja momčad koja je uložila u tunel pune veličine bila je Honda, a za svoj je uređaj u brackleyjskoj bazi izbrojala oko 270 milijuna kuna.

## 50 V8 motora



Traži se: jedan 2,4-litreni V8 motor, težine 95 kg, snage oko 735 KS. Cijena: oko 2.000.000 po komadu. Kako svaki bolid potroši jedan trkaći motor za dva vikenda na stazi, zajedno s motorima za petak i rezerve, 50 će vam otprilike dostajati za sezonu. Ali ne zaboravite, nećete imati motora za testiranje.



## 3 nova motorhomea

Motorhomei su vrhunac mode u F1. Force Indijin 'Taj Mahal' postavio je novi rekord visine konstrukcije, ali za razumniju dvokatnu inačicu (primjerice BMW-ovu) s uredima i sobama vozača za 100 milijuna dobit ćete tri.



## 13 trka Fernanda Alonsa

Renault možda uživa glas jedne od najškrtrijih momčadi u paddocku, ali su dobro odriješili kesu kako bi 2008. vratili svojeg zlatnog dečka. U paddocku se procjenjuje da je za godišnji ugovor dobio oko 120 milijuna kuna, što znači da biste za 100 milijuna izdržali do Singapura.



## 1 superračunalo

Teraflop možda zvuči čudno, ali to znači doista impresivnih bilijun proračuna u sekundi. Takva je snaga potrebna za računalnu dinamiku fluida kakvu rabe F1 momčadi. BMW-ov Albert2 ukupno broji 12,3 teraflopa. Momčadi ne odaju brojeve, ali procjenjujemo da bi za 100 milijuna mogli nabaviti nešto slabiju inačicu, sličnu Williamsovu stroju od 8 teraflopa.



## 200.000 šampanjskih magnuma

Mumm je službena okrepja na F1 podiju i, prirodno, ne trebaju ga plaćati prva trojica na svakoj velikoj nagradi (osim u Bahreinu, gdje je alkohol zabranjen). Ali trebao bi vam jako veliki podrum kad biste svih 100 milijuna uložili u šampanjac – po tekućim cijenama dostajalo bi to za oko 3700 godina slavlja na podijima...

## 13.000 Bridgestoneovih guma



Bridgestone za potrebe F1 godišnje proizvede 60.000 Potenza. Komplet guma se, zajedno s povezanim troškovima, procjenjuje na skoro 30.000 kuna. S 13 tisuća u skladištu trebat će vam dosta boje da stavite bijele pruge na mekane inačice.



## 1 godina na Flavijevoj jahti

Force Blue – koja ne sasvim slučajno na dimnjaku nosi inicijale 'FB' – može se unajmiti za oko 1.800.000 na tjedan. Ima mjesta za 12 gostiju, potrebna joj je posada od 17 članova, a raspolaze bazenom i kinom. Mogli biste je unajmiti na godinu dana, ali samo ako se Flavio s tim složi. Naime, i on katkad boravi na njoj: tijekom VN Monaka i kolovoškog odmora na Sardiniji.



## 5362 F1 kaciga


Gotovo sve vozačke kacige u F1 proizvode dvije tvrtke, Bell i Arai. Moraju zadovoljavati FIA-ine standarde zaštite, uključujući testove na proboj i apsorpciju energije. Kaciga je načinjena od ugljičnih vlakana i, zajedno s podstavom, teži samo 1,3 kg.

## Putni proračun za 2008.

Premještanje F1 momčadi po svijetu nije lako. Devedeset ljudi, 18 utrka, bezbrojni letovi, unajmljivanje automobila i hoteli – sve to košta. Dok se mehaničari voze u ekonomskom razredu, vozači i šefovi, baš kao i tehnički direktori, u avionu uvijek odlaze lijevo, tamo gdje se toči besplatan šampanjac. Ukupan račun za putovanje F1 momčadi tijekom sezone doziže 100 milijuna, pa biste to mogli pokriti – jedva.







5000 TONA ČELIKA,  
PROSTOR ZA DEVET BOEINGA  
747, VODOM HLAĐENI  
STROPOVI I ZRAČNI TUNEL  
TOLIKO VELIK DA TROŠI STRUJE  
KOLIKO I SREDIŠTE OSIJEKA.  
DOBRO MJESTO ZA IZRADU  
BOLIDA F1

# U TAJNOM McLAREN OVOM SVIJETU

RIJEČI HANS SEEBERG

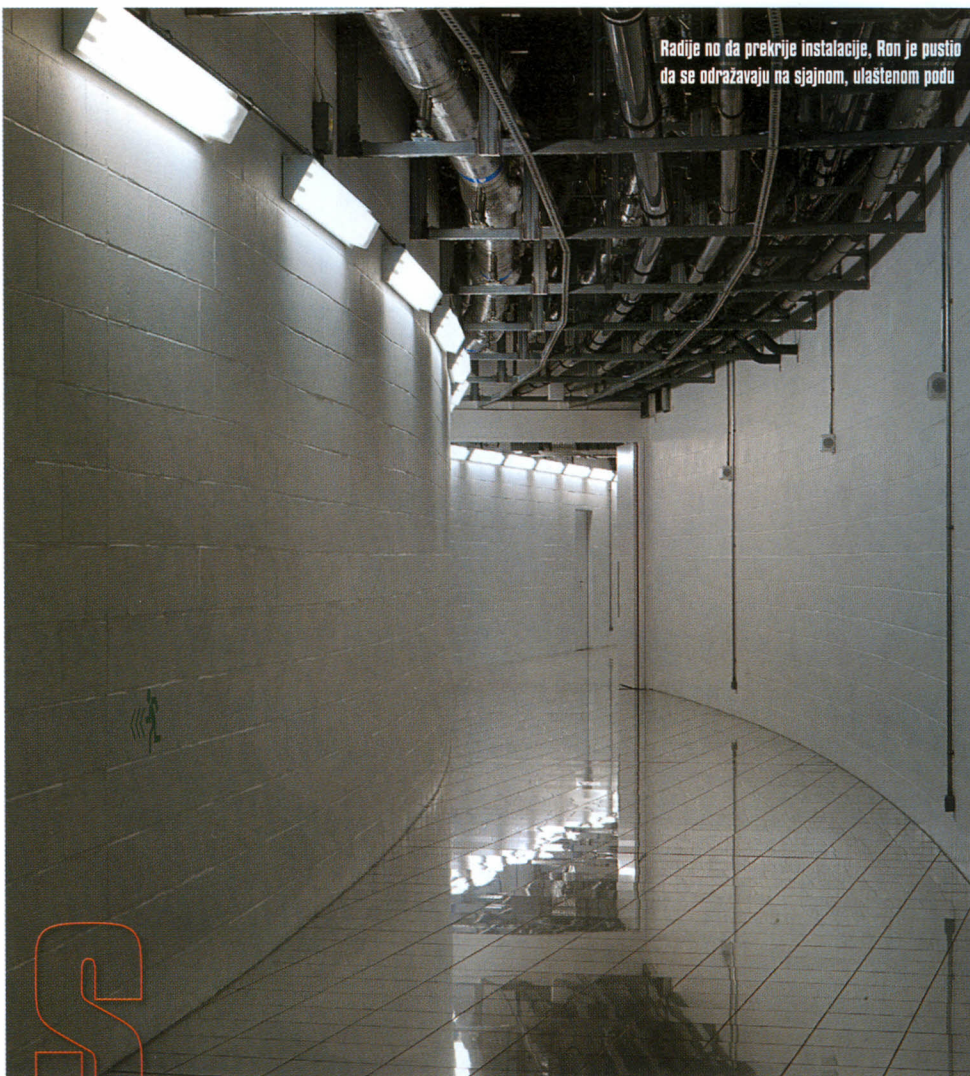
SLIKE ROBERT WHITROW





McLarenov veliki autoklav u kojm se peku  
ugljična vlakna. Sama vrata teže šest tona





Radije no da prekrije instalacije, Ron je pustio da se odražavaju na sjajnom, ulaštenom podu



Stubište do raja: dva kata MTC-a su pod zemljom



Besprijekorna recepcija: prezentacija je ključ uspjeha



U MTC-u ima toliko stakla da možete vidjeti stopala ljudi kat iznad

**S**jećate se onog dijela na početku filma Zvezdani ratovi kad jurišnici pucaju na princezu Leiu u onom čudnom tunelu na nekom svemirskom brodu ili nečem drugom? E taj vam je tunel pomalo nalik ovom kroz koji morate proći kad dođete u McLaren. Minimalistički. Uzak. Vrlo dug. Uz hodnik su postavljena brojna vrata na kojima stoje napisi poput „F-143“ i vjerujte mi, ne bih se uopće iznenadio da kroz jedna od bezličnih vrata izađe Darth Vader i svojim dubokim, elektroničkim glasom kaže: „Sila je slaba u tebi, starče.”

No, vidjeti smrtnog neprijatelja Lukea Skywalkerera me i ne bi začudilo s obzirom na ostale stvari u McLarenovu tehnološkom centru (MTC). Nevjerojatno mjesto – mješavina minimalističkog dizajna i aeronautičkog inženjerstva zbog kojeg imate dojam da ste u suvremenoj umjetničkoj galeriji koju vodi NASA. Unatoč tome što je ovo njihova baza posljednjih četiri godine, sve dosad nitko nikad nije dobio pristup u sjedište najtajanstvenije momčadi F1. Pripremite se da budete zadivljeni, zaprepasteni... i vjerojatno pomalo zabrinuti zbog razine pojedinosti proizašlih iz glave Rona Dennisa...

**Prije 12 godina, ova** parcela površine 50 hektara bila je dom farme nojeva i Udruge željezničkih modelara, ali ne zadugo. Nojevi su prebačeni na drugo mjesto, a Ron je vlastitim

novcem platio izgradnju novog sjedišta Udruge i konačno je parcela mogla biti prenamijenjena. Iz Amerike je dopremljen golemi Backhoeov bager (samo su ih tri na svijetu) koji je tijekom osam mučnih mjeseci iskopao u ilovači jamu dubine 30 metara. Razlog? Pa, čak i poznate momčadi F1 ne mogu zaobići mjesne propise o gradnji – zbog seoske okoline, odlučeno je da zgrada ne smije biti viša od 11 metara, što je visina obližnjih brežuljaka. Stoga je 2004., pet godina nakon početka izgradnje, McLaren preselio u novo trorazinsko sjedište (dvije razine su pod zemljom).

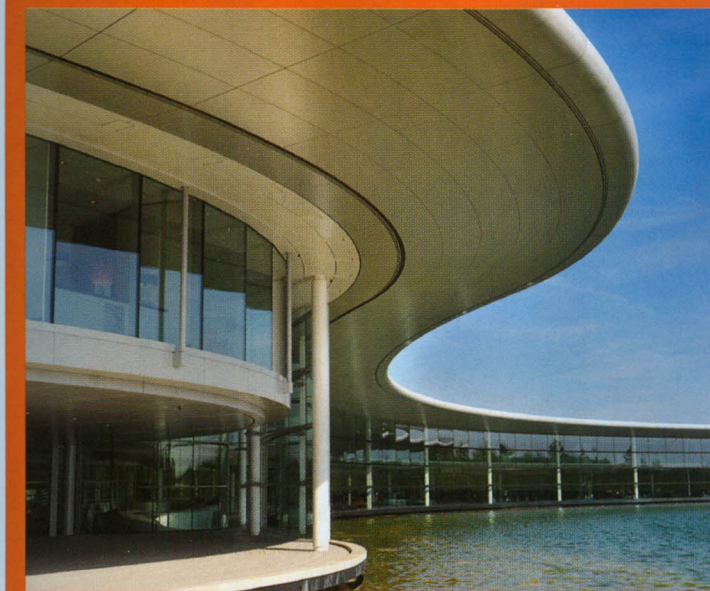
Hodajući kroz zgradu, na svakom uglu, u svakom odjelu, u svakom sićušnom detalju na um mi pada samo jedna stvar: Ron Dennis. Ako je ikad neko mjesto dizajnirano i izgrađeno prema zamislama jedne osobe, onda je to baš ovo. No to se ne vidi samo u suvremenom, kliničkom osjećaju. Cijelo mjesto je tako, pa, čisto. Stvarno čisto. Prekrasno popločeni podovi uglačani su da djeluju poput zrcala, a sa svakim korakom vam raste griznja savjesti što uništavate tu besprijekornu čistoću. Ta čistoća zasluga je vanjske tvrtke za čišćenje koja svake večeri čisti sjedište da bude po standardima čistoće Rona Dennisa. Da odmah nešto raščistimo: MTC nije svima po ukusu. Tako, primjerice, njegovi protivnici stalno govore da je preimpozantan i neprijateljski. No nakon samo pet minuta unutra, samo je jedna stvar očita – ovo je vrlo



## McLAREN SREDIŠTE - ČINJENICE

SLJEDEĆI PUT U KAFIĆU ZADIVITE NEKU LIJEPU DAMU NEVJEROJATNIM PODACIMA O MTC-U

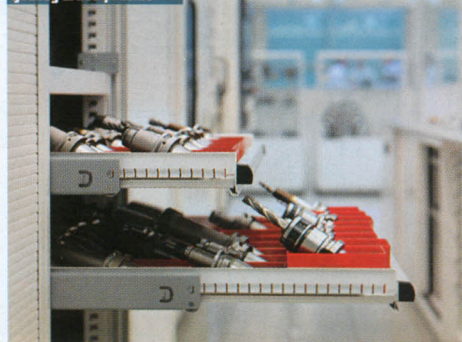
- Okvir McLarenovog tehničkog centra sastoji se od **5000 tona** čelika. Zgrada je toliko prostrana da u nju možete smjestiti devet **Boeinga 747**.
- Prije gradnje iskopano je **2,5 milijuna** tačaka zemlje (mogli smo vam to predočiti brojem odveženih kamiona, ali ovako je dojmljivije).
- Kako bi se iskopali temelji na dubini od **30 metara**, iz Amerike je dopremljen golemi Backhoeov bager (samo su ih tri na svijetu). Dijelovi bagera ispunili su devet kamiona, a sastavljanje je trajalo tjedan dana.
- Kroz zgradu prolazi oko **1200 kilometara** mrežnih kabela. Ah da, i oko **56 km** cijevi.
- Svaki sat kroz klima uređaje prođe **milijun kubičnih metara zraka**.
- U cijeloj zgradi ima oko **43 000 četvornih metara** stakla.
- Kad je uključen, za hlađenje zračnog tunela treba **200 litara vode u sekundi** - temperatura vode mora biti 6 °C.



Područja za pripremu čistija su od većine kuhinja. Ne, zapravo od svih kuhinja



Trgovina dijelovima: bez ijednog zrnca prašine



tunnel odvojen – 400 tona čelika i ventilatora promjera četiri metara koji se okreće brzinom od 600 o/min.

Za hlađenje je potrebno 200 litara ohlađene vode u sekundi, a lokalnoj električnoj mreži troši toliko struje da mu je potrošnja ograničena.

Usto, toliko je tajan da većina McLarenovih zaposlenika u njemu nije ni bila.

Zatim, tu su hladnjaci za vodu. Ali ne samo bilo kakvi hladnjaci. Glasine govore da su ovi nadahnuti svemirskom misijom Apollo i u svakom od tih divovskih spremnika je oko 25 000 litara vode.

Između ostaloga, tom se vodom hladi i strop. Da, hladi se strop. Metalne ploče u stropu imaju u sebi mrežu cjevčica kroz koju protječe hladna voda ako se MTC pregrije.

Lista zapanjujućih statističkih podataka je dojmljiva, no tek kad uđete u različite odjele gdje se razvijaju i izrađuju bolidi, tek vam tada postane jasna sveobuhvatnost Dennisove vizije MTC-a. Razlog tome je što svi prihvaćaju Dennisovu radnu etiku – od besprijekorne čistoće do čiste strasti prema utrckama.

Sva radna mjesta su savršena. A kad vidite koliko se truda ulaže ovdje, od ekipe u odjelu za kompozitne dijelove koji mukotrpno ojačavaju monokok služeći se pritom laserom vrijednim oko 650 000 eura, do ljudi koji tijekom radnog vremena peku dijelove karoserije u golemom autoklavu, onda vam je jasno da nitko od

**“Zračni tunel nije u zgradi jer bi usisao zidove.”**

ugodno mjesto za rad. Recepcioneri su sretni. Osoblje u kantini je sretno. Nekoliko stotina ljudi koji rade u raznim odjelima na zamršenim pojedinostima kojima poboljšavaju Hamiltonov ili Kovalainenov bolid također su sretni. Sama građevina se dizajnerski može percepirati kao bezlična, ali nemoguće je izbjeći dobre „vibre“ u njoj, što je jednako dojmljivo kao i sama zgrada kad se zna pod kakvim pritiskom svi zaposlenici rade da svoje zadaće ispune na vrhunskoj razini.

**Najprije je izgrađen** zasebni zračni tunel, što će reći da nije povezan s ostatkom MTC-a. Glasine govore da je tako snažan da bi kad bi bio spojen s ostatkom zgrade vjerojatno usisao sve zidove kad bi ga uključili. A to se Dennisu sigurno ne bi sviđjelo. I stoga je zračni

Konstruktorski ured: futurističko radno okruženje za ljude koji razvijaju buduće McLarenove bolide



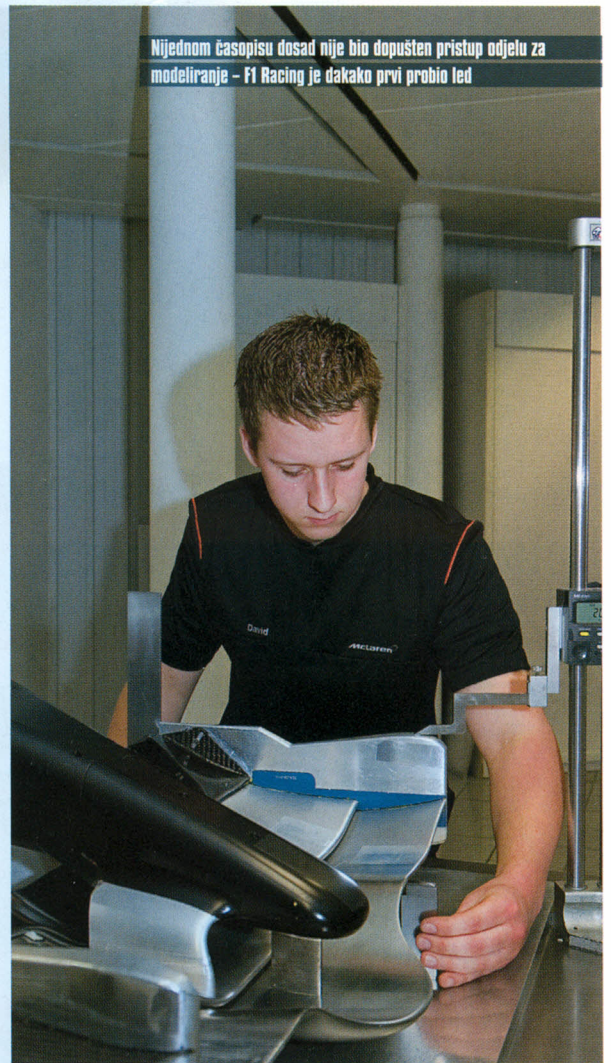




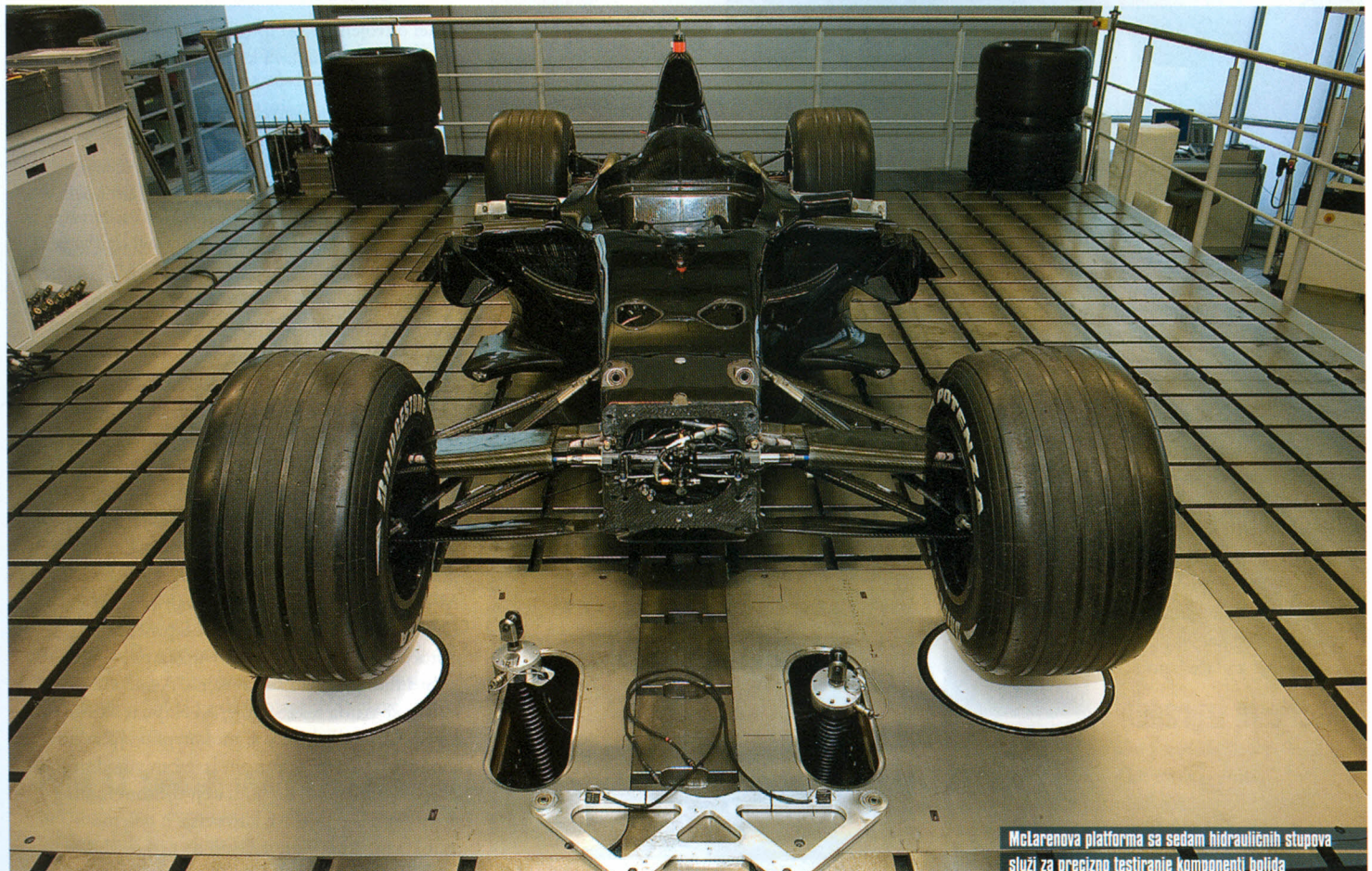
Kontrola autoklava: veliki brat (Ron) posve sigurno viri iz prikrajka



Ovdje se vaze MP23-4 - nimalo nalik na vage sa stočnih sajnova, priznajfte




Nijednom časopisu dosad nije bio dopušten pristup odjelu za modeliranje - F1 Racing je dakako prvi probio led



McLarenova platforma sa sedam hidrauličnih stupova služi za precizno testiranje komponenti bolida





njih to ne radi isključivo zbog mjesečne plaće. To je vidljivo svugdje.

U dizajnerskom odjelu 130 ljudi na računalima primjenjuje zamisli McLarenova aerodinamičkog odjela.

Prostrani, tihi ured nalikuje pozivnim centrima, no zasloni su ispunjeni dizajnima i nacrtima svakog dijela McLarenovog bolida MP23-4 – od sićušnog zupčanika u mjenjaču do cijele šasije. "Dizajniranje šasije, monokoka i gornjeg dijela bolida katkad zna potrajati oko tri tjedna. Usto, na kraju možete načiniti šest različitih inačica", izjavio je jedan.

"U jednom je trenutku na šasiji vjerojatno radilo nekoliko ljudi. Što se tiče novog monokoka, potrebno je oko tri mjeseca da uđe u prvu fazu razvoja. No to je fantastično, jer kako će bolid izgledati vidimo šest mjeseci prije svih ostalih."

Radionica je mjesto gdje se rad dizajnera pretvara u stvarne dijelove za testiranje. Taj je dio nevjerojatno tajanstven i ovo je prvi put da je nekom časopisu dopušten ulazak. To je mjesto koje je otvoreno 24 sata dnevno, sedam dana u tjednu.

## "Svi prihvaćaju Ronovu radnu etiku – od čistoće do strasti za utrkama"

Stoga, kad upravo stižete na posao ili se opijate vani s ekipom ili ste u dubokom snu, ovdje ljudi razvijaju dijelove koji bi McLarenu mogli donijeti djelić sekunde bolje vrijeme. Rokovi znaju katkad biti prilično nemogući. "Kad smo prvi put na prednje krilo stavili gornje krilce, bilo je to pomalo uzbuđujuće", izjavio je John Sims, vođa odjela.

"Odletio sam za Španjolsku u ponoć, pojavio se ujutro u garaži i svi su se mehaničari zagledali u krilo i rekli: "Što je to?" Rekao sam im: "Vjerujte mi, funkcionira." I doista je funkcioniralo."

Pri izlasku na blještavim crnim pločicama uvezenim iz Italije vidimo klasične McLarenove bolide poput Senninog iz 1988. Savršeni podsjetnik McLarenova nasljeđa i modernizma. Kraj prozirnih, okruglih dizala (načinjena da rade poput klipova), prolazi simpatičan sjedi momak.

"To je Phil Žarulja", izjavio je jedan od prolaznika. Molim?

"On brine za sve žarulje u zgradi. On je legenda." Baš kad sam pomislio da sam čuo sve besmislene pojedinosti, upoznam tipa koji brine isključivo o žaruljama.

"Ovo mjesto nikako nije dosadno", rekao je John Sims prije nekoliko minuta.

Ima pravo. **FO**



# SVE JE DRUKČIJE. POTPUNO DRUKČIJE.

*F1 Racing* proveo je jedan dan s Lewisom Hamiltonom i otkrio da je pobjeda u Silverstoneu najmanji od svih pritisaka u njegovu sve nestvarnijem životu.

RIJEČI HANS SEEBERG

SLIKE SAM BARKER







“**U**

**redu, momci.**

Spreman sam.“

Lewis Hamilton izlazi iz garderobe u svojem

trkačem odijelu i odlučnim korakom dolazi na snimanje televizijske reklame za banku Abbey Santander, jednog od McLarenovih sponzora. Četrdesetak osoba grozničavo juri naokolo pripremajući se za njegov dolazak, drže kamere i mikrofone, mašu papirima i rekvizitima za snimanje. Svi izgledaju živčano, ali to je potpuno razumljivo jer za snimanje reklame na raspolaganju imaju samo četiri sata, ni minutu više ni minutu manje. Riječ je o Lewisu Hamiltonu, a svaka sekunda njegova života isplanirana je sitničavom preciznošću kakvu biste i očekivali od McLarena. Odstupanje od rasporeda je znanstvena fantastika.

## Gledati Hamiltona

na snimanju reklame doista je bizarno iskustvo, ponajprije zato što vam postaje jasno u što se njegov život pretvorio i možete vidjeti kako se nosi s kolosalnim bremenom očekivanja. Od njega se više ne očekuje da bude samo trkači vozač, danas mora biti i glumac. A Lewis se čini odlučan snimiti odličnu reklamu, baš kao što je odlučan i pobjeđivati u utrkama, poput predstojeće VN Velike Britanije.

Na snimanju se ne ponaša kao diva, ne buni se protiv zadaća koje mu odrede, niti ima apsurdne zahtjeve za, primjerice, mineralnom vodom rashlađenom na točno određenu temperaturu.

Usredotočen je na ono što mu govori redatelj, svjestan da je to netko od koga može učiti i tko mu može pomoći da obavi bolji posao.

Njegova koncentracija i strpljenje tijekom beskrajnih ponavljanja istog prizora doista su nevjerojatni. Cijelo vrijeme se smije i prema svima je jednako ljubazan, a takav je oduvijek i bio.

Ako bilo koju od četrdeset osoba prisutnih na snimanju netko od prijatelja u pubu kasnije upita kako je bilo raditi s Lewisom Hamiltonom, svi će nesumnjivo odgovoriti da je Lewis sjajan momak.

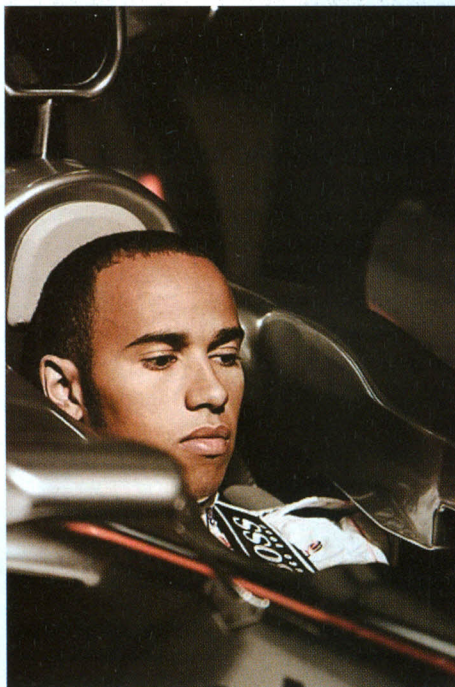
Sve je to, naravno, dobar marketing, ali nema šanse da bi bio u stanju toliko dugo glumiti da nije doista takav. I kad se, tijekom pauze od snimanja, s F1 Racingom pozdravio velikim osmijehom i bolno čvrstim stiskom ruke, Lewis je ponovno takav: šarmantan, usredotočen, živahan i zabavan. Ako je imalo zabrinut zbog statusa britanske nade na Silverstoneu 6. srpnja, to se na njemu uopće ne vidi.

## Koliko je teško nositi se s histerijom uoči VN Velike Britanije?

Iskreno, izoliran sam od svih medija, novina, uzbuđenja i meteža. Sva moja pozornost usmjerena je isključivo na pripreme za utrku. Pravi dojam steći ću tek kad dođem na Silverstone. Mislim da ću se sa svime suočiti jednako kao i prošle godine. Prošle godine je Silverstone bio velika stvar, a to će se sigurno ponoviti i ove godine. Samo se nadam da mogu učiniti svoju zemlju ponosnom.

## Kakav je osjećaj imati cijelu Britaniju iza sebe na Silverstoneu i koliko to pomaže tvojoj izvedbi na stazi?

Mislim da je za svakog vozača utrka u domovini posebna stvar, za mene sigurno jest. Čini se da na domaćoj stazi uvijek pronađeš još malo vremena i dodatno samopouzdanje. To je zbog toga što si kod kuće, okružen ljudima koje znaš, svojom obitelji i domaćom publikom. Znaš da si tu i da predstavljaš svoju zemlju, što je iznimna povlastica, i svi ti čimbenici čine taj vikend vrlo posebnim. U prvim krugovima na stazi osjetiš atmosferu i vidiš publiku, znaš koliko je ljudi



Lewisovo vrijeme u kokpitu nerijetko je prilika za kratak odmor od manijakalnog rasporeda

došlo, koliko njih maše tvojom zastavom, tvojom slikom i navija za tebe. Vidiš sve to i osjećaš se odlično. Jedva čekam vratiti se na Silverstone.

## Pod velikim si pritiskom sa svih strana, primjerice, sad si upravo na snimanju televizijske reklame. Je li ti čudno biti okružen filmskom ekipom?

Pa, meni to i nije tako čudno. Zapravo mi je prilično zanimljivo jer ono što volim raditi većinu vremena je sjediti u bolidu i voziti, ali katkad je dobro maknuti se od ekipe, staze i svih treninga i okušati se u nečem potpuno drukčijem. Ovdje je riječ o scenariju i glumi, a ja nisam glumac, pa je izazov još veći. Zanimljivo

je, možete vidjeti kako producenti rade i to je sjajno. Prvi prizor ponavljali smo 37 i više puta, ali kad sam gledao snimke pomislio sam „Nisam baš zadovoljan kako sam ovo obavio, mogu se popraviti.“ Pravi je izazov pokušati ponovno. Nevjerojatno je koliko je ljudi potrebno za jedno snimanje i koliko je napredna njihova oprema. Jedan od članova ekipe rekao mi je da jedna od kamera koju su rabili na snimanju košta 310.000 funta, što je stvarno skupo.

## Ti si ponajprije vozač i vrlo si siguran u sebe. Postaneš li nervozan kad moraš raditi ovakve stvari koje su izvan tvoje sigurne zone?

Zapravo ne. Volim kad su ljudi otvoreni prema meni. Ako imam nešto za reći, ja ću to i reći. Ne suzdržavam se i kad upoznam nekog novog jednostavno mu kažem „Ako niste zadovoljni s nečim, recite mi i ponovno ću pokušati.“ Zbog toga nisam nervozan. Ne znam zašto, pretpostavljam da sam rođen za ovaj posao! (Smije se)

## Upravo si dovršio ovu reklamu za Abbey Santander, ali kad si posljednji put bio na bankomatu?

(Smije se) U subotu.

## Jesi li bio svjestan razmjera sponzorskih obveza kad si tek došao u Formulu 1?

Kad vozite u nižim serijama uopće ne znate što znači biti vrhunski F1 vozač. Ne znate ništa o tome, jer sve što radite u nižim serijama je treniranje i utrkiavanje, treniranje i utrkiavanje. Kad dođete ovdje, sve je potpuno novo i jednostavno se morate nositi sa svime. Prošle godine sam vozio svoju prvu sezonu i morao sam zadovoljiti različite sponzore, ne samo u bolidu nego i izvan njega. Rješenje je da stalno morate biti spremni za sve to.

## “U kvalifikacijskom krugu odmah znaš imaš li prvo mjesto ili ne. Jednostavno znaš.”

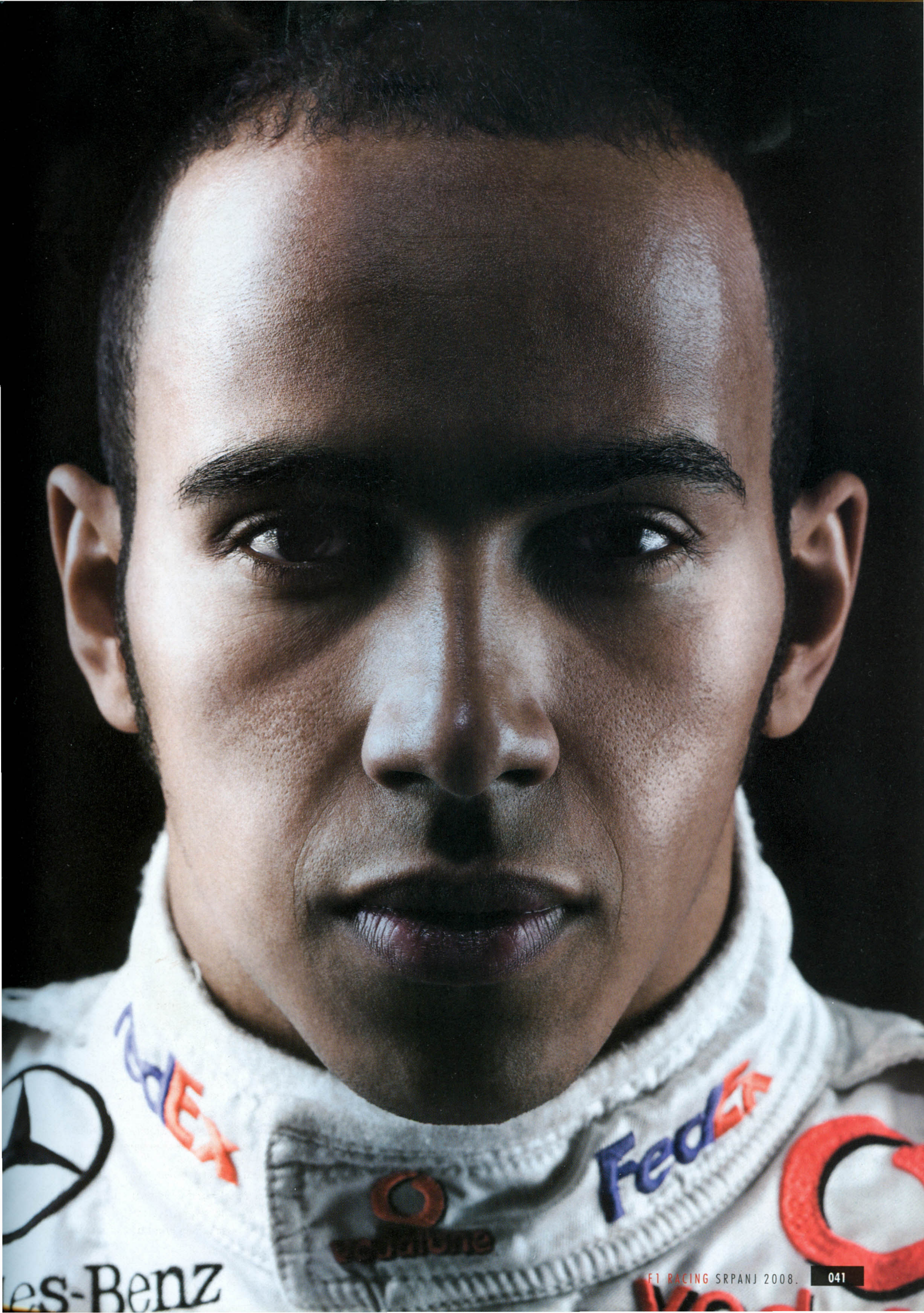
## Prije manje od dvije godine nitko nije znao tko si ti. Je li to čudno?

Vrlo čudno. Čak i sad, u mojoj drugoj godini, još uvijek je čudno. Ali ja volim svoj posao. Provesti dan snimajući reklamu doista je cool i to je prilika koju ne dobivaju svi. Moj život je prilično čudan. Ali još uvijek primjećujem kako izgledam na televiziji i ne želim raditi sve što mi drugi kažu, ono što radim moram biti pravi ja i mora biti cool.

## Kako ti se život promijenio?

Sve se preokrenulo. Dok sam bio u GP2 seriji probudio bih se ujutro u roditeljskoj kući jer sam još uvijek živio kod kuće, pregledao bih





Mercedes-Benz







**“VN Velike Britanije bit će velika stvar. Samo se nadam da mogu učiniti svoju zemlju ponosnom.”**

e-mail poruke, napravio vozačko izvješće za svoje inženjere, otišao na trening, vratio se, doručkovao... Morao sam rastegnuti dan kako bih stalno bio zaokupljen nečim jer inače ne bih imao što raditi, a nisam mogao zadržati stalni posao jer sam imao treninge i utrke. Sad je sve drukčije. Evo, primjerice, što sam radio nakon što sam se, ranije ove godine, vratio iz Bahreina: u utorak sam proveo pet sati kod kuće (u Švicarskoj), odletio u Britaniju, otišao ravno na sastanak i nakon toga obavio neke marketinške stvari. Otišao sam na nekoliko sati vidjeti obitelj, a idućeg sam dana imao dva angažmana koji su trajali po pet sati i nakon toga sam otišao na aerodrom i natrag kući. Onda sam krenuo na testiranja pa opet na utrku. Mogao bih nastaviti unedogled. Teško je uopće objasniti i pokazati koliko mi se život promijenio.

**U razmaku od jedne godine od F1 novaka postao si favorit...**

Tijekom cijelog mog života stvari su se odvijale velikom brzinom. Osim dolaska u Formulu 1, naravno, za to mi je trebalo 14 godina. (Smije se) Ali svi drugi mnogo bolje vide ta očekivanja od mene samog. Znate, prije dvije godine sam Formulu 1 gledao na televiziji kao i svi drugi, nadajući se da ću jednog dana biti tamo i pitajući se kako bi mi išlo. Sad sam vikendima na utrkama i ne gledam ih više na televiziji. Do mene ne dolazi sve ono uzbuđenje i atmosfera koju gledatelji osjećaju. Prije bih se probudio jedva čekajući pogledati trening i kvalifikacije, a sad je sve drukčije. Moram biti smiren jer sam jedan od sudionika. Sve je drukčije. Potpuno drukčije.

**Gledaju li te sad ostali vozači drukčije?**

Mislim da drugi vozači sad znaju što mogu očekivati, ali mislim i da su očekivanja općenito strašno porasla i još uvijek rastu. Sponzori žele sve više. Momčad želi sve više. I ja želim sve više.

**Stanuješ li blizu kojeg od kolega vozača u Švicarskoj i družiš li se s nekima od njih?**

Ne. Ne znam. Ne živim blizu nekoga.

**Smeta li ti kad te prate paparazzi?**

(Vrlo brzo) Mrzim to... To je jedna od najgorih stvari.

Uh, ovoga nije bilo u scenariju. Hamiltonovo veselo raspoloženje nestalo je na nekoliko sekunda, glas mu više ne zvuči prijateljski, a oči mu se napeto žare. Uživa pričati o bolidu, momčadi, prvenstvu, o svemu osim o ovoj temi. No ubrzo se opet oraspoložio i pokušao nam dati filozofski uvid u to kakav je osjećaj kad ti se paparazzi miješaju u život ali, potpuno neočekivano za njega, nije mu uspelo. Ali što bi trebao reći? On je 23-godišnji F1 vozač. Rado prihvaća obveze izvan trkaće staze i obavlja ih, baš kao i danas, potpuno profesionalno. Ali pritisak fotografa koji kampiraju pred njegovom kućom, prate ga naokolo i nadziru svaki njegov potez... to je strana slave koju nije očekivao.

**Kako se nosiš s tim da te paparazzi stalno prate?**

(Zastaje) Iskreno, još uvijek ne znam kako se

**ON JE I TELEVIZIJSKA ZVIJEZDA EKSKLUZIVNI POGLED IZA KULISA LEWISOVE NOVE REKLAME ZA ABBEY SANTANDER**



Lewis usavršava glumačku tehniku za još jednu televizijsku reklamu koja zahtijeva i računalno modeliranje njegova lica (gore)

SLIKE: LUBAŽNOSTU BANKE ABBEY SANTANDER



nositi s tim. Normalna sam osoba i pokušavam voditi normalan život, pa se uvijek iznenadim kad vidim nekog s kamerom kako me prati. Ali što da radim? Pretpostavljam da je potrebno neko vrijeme za naviknuti se na to, a ja se još nisam potpuno navikao. Ali u Ženevi nemam taj problem. Mogu otići u šetnju ili otići trčati i nitko mi ne prilazi.

**Sad kad si postao globalna megazvijezda koju proganjaju paparazzi, je li utrkiivanje još uvijek najvažnija stvar?**

Naravno. Sve ostale stvari, znate... Sretan sam što mi je otac menadžer pa se on brine za sve te druge stvari. Sretan sam što imam svoje novce i ako nešto želim učiniti, mogu to učiniti, ali inače sam prilično zadovoljan i ne moram ništa kupovati. Na kraju krajeva, imam priliku voziti F1 bolide. U Formuli 1 ima politike i mnogo stvari oko nje, mnogo je toga što morate učiniti izvan bolida, ali uzbuđenje koji donosi vožnja još uvijek je najbolja stvar. A tijekom trkaćeg vikenda radujete se utrci više nego ikad. Utrka znači sat i pol biti daleko od svih. Nalaziš se u svojoj privatnoj zoni i to je najzabavniji dio.

## “Normalna sam osoba, pa se uvijek iznenadim kad vidim nekog s kamerom kako me prati”

**Kakav je osjećaj uhvatiti savršen kvalifikacijski krug?**

To ne znači biti na granici, nego prijeći granicu, ali i dalje zadržati kontrolu. Obično je već dovoljno teško imati ravnotežu kad si na granici, ali u savršenom kvalifikacijskom krugu srce se utrkuje. Ali to je neprekidna brzina, a um ti je toliko u zoni da ga ništa ne može omesti. Ništa ti ne odvlači pozornost i svaki zavoj pogađaš savršeno. Kad prijeđeš liniju, odmah znaš imaš li prvo mjesto ili ne. Jednostavno znaš.

**Da nas dvojica provedemo nekoliko dana zajedno, što bismo radili?**

Ja bih sigurno morao trenirati, pa bih te morao ostaviti samog neko vrijeme ili bi mi se mogao pridružiti i trenirati sa mnom. Mogao bih ti pokazati grad, otišli bi nešto dobro pojesti, slušali bismo glazbu, svirali gitaru... takve stvari. Nisam baš ljubitelj kafića. Prijatelji me zovu da idem s njima, ali ja bih pio Coca-Colu ili sok od naranče, a to onda nema smisla.

**Koja je tajna pobjeđivanja?**

Mislim da nema tajne. Postoje određeni sastojci,





odlučnost, karakter, strast, motivacija, urođena nadarenost...

**Ali svi vozači to imaju, zar ne?**

Da, ali svaki vozač ih rabi i njima upravlja na drukčiji način. Neki vozači iz sebe mogu izvući više od drugih. Neki nemaju toliko dara, ali napornije rade. Neki su toliko nadareni da se oslanjaju samo na taj dar i ne trude se toliko.

**Tiger Wodds i Roger Federer često se navode kao osobe koje te nadahnjuju. Koje su još sportske legende utjecale na tebe?**

Jedan od njih je Michael Schumacher, a bio je i Ayrton Senna – gledao sam njegove snimke dok sam odrastao i pokušavao analizirati kako je postao tako izvanredan vozač. Tu je i Mohammed Ali jer mi se sviđa njegov karakter i motiviranost. Danas su Federer i Woods momci na koje se možete ugledati. Upoznao sam Rogera i oborio me s nogu. Nadam se da ću upoznati i Tigera.

**Silverstone je na rasporedu 6. srpnja. Čini se kao da cijela Britanija želi da pobijediš u toj utrci. Kako bi proslavio pobjedu na domaćoj Velikoj nagradi?**

S velikim uzbuđenjem. Odveo bih obitelj i prijatelje u London na veliku večeru. Ali nije lako pobijediti i proslava nije nešto što biste htjeli planirati unaprijed. Kad bi se dogodilo, jednostavno bih postupio spontano.

## **F1 Racing**

a možda i sâm Lewis, predočio si je njegov pobjednički prolazak kroz cilj VN Velike Britanije, no bio je to i kraj našeg razgovora. Čeka ga televizijska reklama koju treba dovršiti i raspored kojeg se mora držati. Ponovno nam je čvrsto stisnuo ruku, nasmijehao se, rekao „zdravo“ i otišao.

Tijekom cijelog razgovora bio je pravi gospodin, ali ne možemo se ne sjetiti njegove reakcije na spomen paparazza.

Tad smo vidjeli lice mladića, nove svjetske senzacije, koji želi voziti i može sa zadovoljstvom prihvatiti sve obveze koje dolaze s tim, ali nikako ne može razumjeti zadiranje u njegov privatni život.

Kad Britanci u nedjelju 6. srpnja uključe svoje televizore, a na stazi se ugase crvena svjetla, to je vrsta pritiska s kojom se Lewis može nositi i može je razumjeti, no ostale pritiske mi ne možemo ni zamisliti.

Neki će reći da bi mogli prihvatiti baš sve kad bi, poput njega, zarađivali milijune funta godišnje, no je li to uistinu tako? Posljednja četiri sata Lewis nije imao ni jednu jedinu minutu za sebe i većinu tog vremena najmanje su mu tri stranca bila u osobnom prostoru.

I takav je veći dio njegova života, bez trenutka slobodnog vremena.

Ali nevjerojatna zrelost koju je dosad pokazao i sva žrtvovanja tijekom života i dalje su usmjereni prema samo jednom cilju koji mu je doista važan – pobjeđivanju u utrkama. I ne samo britanskoj utrci.

I zbog svih ostalih stvari s kojima se mora nositi, ne možete mu ne poželjeti sreću. **FO**



Povijest pišu pobjednici: hoće li ovo biti Lewisova godina na Silverstoneu?

**“Sponzori žele sve više.  
Momčad želi sve više. I ja  
želim sve više.”**

Posebne zahvale Sidhu i Simon Communications (PR i sponzorskoj agenciji Abbey Santander za F1), [www.sidhuandsimon.com](http://www.sidhuandsimon.com). Abbey Santander pokrovitelj je VN Velike Britanije, ekipe McLaren i Great Ormond Street F1 Partnersha. Otkad je postao član F1 zajednice, prepoznavanje banke Santander poraslo je sa 20 na 70 posto.





# ČUDNE ČINJENICE O FORMULI 1!

**Damona Hilla sponzorira jedan od Beatlesa, utrka F1 održana u Cornwallu... To su iznenađujući podaci koje zacijelo niste znali - do sada**

RIJEČI JAMES ROBERTS



## < BOLID F1 MOŽE VOZITI PO STROPU MONEGASKOG TUNELA

Bolid mase 605 kg prilično je težak, ali zbog aerodinamike, sila potiska dvostruko je veća od težine bolida. Znamo li Newtonov treći zakon gibanja, bolid bi, barem u teoriji, bez ikakvih problema mogao voziti po stropu tunela (osim kad bi trebao nadoliti gorivo).

Sve što nam treba za testiranje ove hipoteze je polupetlja na krajevima tunela i automobil koji neće usporiti kad vozi naopačke.



### GEORGE HARRISON JE SPONZORIRAO DAMONA HILLA

Pokojni član Beatlesa bio je poznati zaljubljenik u utrke i dugogodišnji prijatelj Sir Jackieja Stewarta. No tek je pismo sina Grahama Hilla zaokupilo pozornost gitarista. Damon je tražio financijsku pomoć kako bi pokrenuo svoju karijeru (u F3) i pisao je, među ostalima, i Harrisonu. „Bilo me je sram raditi takvo nešto, ali kad je novac u pitanju, očaj ne bira sredstva“, izjavio je Hill. Harrison je iskeširao novac te je čak i odbio da mu Hill vrati posuđeno, nakon što je godinama kasnije postao svjetski prvak u F1.



### PATRICK HEAD JE DIZAJNIRAO DIZALO STIRLINGA MOSSA

Moss živi u šesterokatnici ispunjenoj raznim tehničkim stvarčicama u londonskom kvartu Mayfair. Usto, njegov stan visokih stropova prepun je dizala i servisnih otvora. Njegova supruga, Lady Susie, ima ured iznad Stirlingova, a između ta dva ureda pomoću kolotura se podiže i spušta ormarić za mapu. No to nije sve. U uredu je i sklopivi stol koji se kreće od kuhinje do blagavaone te dizalo od ugljičnih vlakana po zamisli Patricka Heada (ima čak i Williamsovu značku) za prijevoz usisavača s jednog kata na drugi.



### UTRKA U MONAKU POČINJALA JE TEK KAD BI PRINC RAINIER ZAVRŠIO RUČAK

Obitelj Grimaldi vlada Monte Carlom od 13. stoljeća i stoga što god oni kažu, mora se poštivati. A kad se u Kneževini održavala utrka, pokojni prince Rainier III. nije dopuštao početak sve dok nije završio nedjeljni ručak i zalio ga čašom Pomerola. Stoga, premda danas utrka počinje u 14.00, tada je start bio u 15.30. S vremenom je pritisak TV kuća odredio da treba mijenjati vrijeme ručka, a ne starta.



### CORNWALL JE BIO DOMAĆIN UTRKE F1

U redu, utrke nisu bile dio Svjetskog prvenstva, ali 1950-ih su se na surovim ravnicama vrištine Bodmin utrkiivali bolidi pripremljeni za F1. Slično kao i Silverstone, i ta je staza nastala iz sletišta zapuštenog aerodroma (RAF Davidstow Moor). Prva utrka F1 održana je 1954., a kasnije tog ljeta John Coombs je tu Lotusu donio prvu pobjedu u F1. Kako je brdovita, jalova vriština bila obilježena kišom i maglom (da ne spominjemo ovce), godinu dana kasnije odvožena je posljednja utrka.



### OTKAD JE U F1, FRANK DERNIE JE POPIO 40.000 LITARA ČAJA

Nakon rada na konstruiranju gramofona, Lankaširac Dernie u svijet F1 ušao je 1976. Provevši više od 30 godina u Williamsu, Lotusu i Ligieru, Dernieja rijetko vidate bez njegove šalice čaja. Nakon što svako jutro započne pintom čaja (568 ml), dnevno prosječno popije 13 šalica (237 ml), što znači da je tijekom svog rada u F1 Dernie popio oko 42.620 litara čaja. Da se to pretvori u gorivo, Dernie (sada u Toyoti) bi u svojem Priusu (prosječne potrošnje od 5 l/100 km) Zemlju obišao više od 24 puta.



### BUGATTI SE SAMO JEDNOM NATJECAO U F1

Unatoč dominaciji u utrkama 1920-ih i 1930-ih, poznata francuska marka samo se jednom natjecala u F1. Nakon rata su pokušali vratiti staru slavu zapošljavajući Gioacchina Colomba, konstruktora legendarnog Maseratija 250F, koji je za njih dizajnirao model Type 251 s motorom straga. S tim se automobilom Maurice Trintignant prijavio na VN Francuske 1956. u Reimsu, no odvezio je samo 18 krugova prije nego što mu se pokvarila papučica gasa. I to je bilo to. Bugatti se više nikad nije natjecao u F1.



### AYRTON SENNA NE BI POBIJEDIO NA VN MONAKA 1984.

Suprotno vjerovanjima, Senna ne bi pobijedio u Monaku u svojoj prvoj sezoni u F1. Kako je sve jače kišilo, utrka je prekinuta otprilike na polovici (odvožen je 31 od 77 krugova), a Prost je bio sedam sekunda ispred Senne u Tolemanu. No Pat Symonds, sadašnji glavni Renaultov inženjer, koji je tada bio u Tolemanu, otkrio je da je Senna u dodiru s ogradom oštetio prednji ovjes. Symonds je izjavio: „Da se staza osušila i da je puknuta prednja klackalica podvrgnuta dodatnom opterećenju, Senna vjerojatno ne bi završio utrk...“ **F1**



A Peugeot Sport LMP2 endurance racing car is shown on a track, viewed from a high angle. The car is dark with red and white accents, featuring the number 7. The track is surrounded by a dense forest of green trees under a clear blue sky. In the background, there are various structures and tents, suggesting a race weekend atmosphere. The overall scene is bright and clear.

# KAMO VOZAČI F1 ODLAZE NAKON UMIROVLJENJA?

Odlaze u Le Mans s tvrtkom Peugeot Sport, eto kamo. Pridružili smo se Jacquesu Villeneuveu, Alexu Wurzu, Christianu Klienu, Francku Montagnyu, Ricardu Zonti...

RJEČI BRADLEY LORD SLIKE ANDY TIPPING





## S unčano je proljetno

nedjeljno poslijepodne. Na izlazu iz Eau Rougea, dok sunce neumoljivo prži na vedrom nebu, sve je mirno. A zatim čujem neki zvižduk, nalik superbrzom vlaku; nešto se brzo, vrlo brzo kreće uz gotovo nečujan rad motora. Odjednom ga vidim kako mu stražnji kraj poskakuje dok se rasterećuje iznad prijevoja brežuljka. Peugeot 908 projurio je brzinom od 282 km/h. Za upravljačem je Jacques Villeneuve koji drži gas do kraja i juri prema dijelu Les Combes otprilike 800 metara dalje. Stoga, ima li uistinu života nakon F1? Naravno da ima.

**“Ispričat ću vam** smiješnu priču kako sam završio u Peugeotu na Le Mansu”, zaneseno je krenuo pričati Alex Wurz. “U siječnju prošle godine, bio sam na testnoj stazi Paul Ricard na skupu o sigurnosti s FIA-om, a istodobno je na stazi Peugeot testirao automobile. Počeo sam gledati 908-icu i na kraju sam zakasnio na govor na skupu! Rekao sam svojem menadžeru: “Želim biti u tom automobilu”. Njemu se to činilo suludim jer sam nedavno potpisao za Williams, ali evo me...”

Alex zatim odlazi na još jedan inženjerski sastanak. On je jedan od pet bivših vozača F1 koji voze za tvrtku Peugeot Sport na utrci 1000 km Spa, samo pet tjedana prije utrke 24 sata Le Mansa. Sve u svemu, Peugeotov napad na tu klasičnu utrku uključuje devet vozača u tri automobila (osmorica od njih imaju neko iskustvo iz F1), no to nikako nije puka slučajnost.

“Samo vozači koji se natječu na Le Mansu i pripremnim utrkama voze na toj razini”, objasnio je Serge Saulnier, menadžer momčadi, no ti su automobili sada tako brzi da nam trebaju vozači koji su vozili bolide





“Sijede na bradi? Nema šanse, obojao sam ih tako”  
Jacques je mnogo sretniji ovdje



S lijeva udesno: Jacques Villeneuve, Marc Gené, Stéphane Sarrazin,  
Pedro Lamy i Alex Wurz. Desno su Peugeot 908 i opet Gené



boljih performansa od 908-ice, a to su samo vozači F1. Oni sa sobom donose dokazanu razinu performansa i iznimno bogato tehničko znanje. Od njih smo dobili odlične povratne informacije o sustavu protiv proklizavanja, servoupravljaču, postavi automobila, te koje informacije moraju biti prikazane na upravljaču. Njihovo iskustvo omogućuje nam brže napredovanje.”

Za utrku Le Mans 2008., momčad je regrutirala iskustvo iz Ferrarija (zahvaljujući Marcu Genéu), Honda i Williamsa (Wurz), BMW-a (Christian Klien) te Renaulta i Toyote (Franck Montagny i Ricardo Zonta). Tome još dodajte i Pedra Lamyja i Stéphaneana Sarazzina,

bivše vozače F1 koji su sada specijalisti za utrke izdržljivosti. Ah, da, i Jacquesa Villeneuvea, prvaka F1 1997., kojem će ovo biti drugi pokušaj osvajanja Le Mansa. Premda bi se natjecanje moglo prozvati umirovljeničkim za vozače koji nisu ili više ne mogu biti dio F1, taj dojam se vrlo brzo pokaže krivim.

“Naravno, malo je sporije”, objasnio je Villeneuve. „No nemojte da vas to zbuni, jer je to i dalje brzo i nije uopće toliko sporije od F1. Možete biti agresivni. Usto, imate glatke gume, što znači da možete zanjati stražnji kraj, mnogo više nego što je to sad moguće u F1. Kroz Eau Rouge prolazimo brzinom kojom su bolide F1 prolazili potkraj 1990-ih.”

Motor, 5,5-litreni V12 dizelaš, proizvodi oko 700 KS, što je jednako, uzmu li se u obzir razlike u tehnikama mjerenja, motoru V8 u F1. Nema standardnih ECU-a, što znači da 908-ica ima više elektroničkih sustava od ovosezonskog bolida F1, no prava razlika leži u masi, jer je Peugeot zbog minimalne granice od 900 kg, najmanje 300 kg teži od bolida F1.

Usporedbom performansa i razlike u masi, ispada da bi 908 bio brži od bolida, no zbog te razlike 908-ica je u stvarnom svijetu 10 sekunda po krugu sporija od bolida F1.

“Oko 70-80 posto izgubljenog vremena uzrokovano je kočenjem zbog dodatne mase”, nadodao je Marc Gené. “Kočenje u 908-ici u duljini od 100 metara bi u F1 iznosilo oko 70 metara.

Usto, upravljanje bolidom je mnogo radikalnije: laganije je i ekstremno – bolid brže reagira ako pogriješite. Međutim, 908-ica je vjerojatno najbrži ikad načinjeni sportski automobil.

Da me sad netko iz Ferrarija nazove da dođem testirati bolide, zahvaljujući vožnji 908-ice, odmah bih se prilagodio brzini.”

U garaži ugođaj je jednak onom u F1. Kad u garažu uđu dva automobila, mehaničari

**“S glatkim gumama možete doista zanjati automobil - više nego današnji F1 bolid”**



uzurbano, ali smireno rade. Na kraju boksova, 12 analitičara podataka nadziru rad motora, elektronike i šasije na dva automobila. Inženjeri sumnjičavo gledaju fotografije, zabrinuti da bi mogle biti razotkrivene najnovije tehničke tajne, pa stoga svaki put kad se skine oplata prekrivaju turbodizelaš.

U svom tom metežu, tehnički direktor nervozno jurca garažom jer teret pouzdanosti automobila počiva isključivo na njegovim leđima. Utrka 1000 km Spa glavna je proba prije 24 sata Le Mansa i ako svaka velika nagrada predstavlja dvosatnu napetost za dizajnere automobila, onda je Le Mans vjerojatno mnogo gori jer mučenje



traje 12 puta dulje. Međutim, premda je primarni izazov tehničke naravi, i vozači imaju važnu ulogu. Ove će se sezone vozači F1 natjecati na noćnoj utrci u Singapuru i svi će morati obaviti poseban trening kako bi se njihovi bioritmovi priviknuli na noćnu, a ne poslijepodnevnu utrku. I na tom području svi mogu naučiti nešto od vozača koji će se natjecati na Le Mansu.

“Ustanete li u 04.00 ujutro i pokušate obaviti vježbe snage, vjerojatno ćete shvatiti da vam je razina snage i koncentracije na oko 50 posto”, objasnio je Wurz.

“Kad to malo proučite, shvatit ćete da se mozak noću ponaša suprotno nego danju: danju vašim refleksima upravlja desna strana mozga, dok je noću aktivnija lijeva strana. Stoga se pripreme svode na vježbe koordinacije koje pomažu da se aktivnost prebaci na lijevu stranu mozga i uspostavi povezanost između lijeve i desne strane.”

Međutim, najveća prilagodba tiče se mentaliteta. U F1 vozač mora biti realan; oni surađuju s momčadskim kolegama do određene razine, ali to je to.

Naposljetku, osoba koja vozi identičan bolid predstavlja polazište po kojem se procjenjuju

performanse i odatle proizlazi floskula da vam je momčadski kolega prvi konkurent. “U F1 postoji pretjerana razina sebičnosti”, analizirao je Serge Saulnier. “Utrke izdržljivosti svode se na momčadski rad vozača i pronalaženje najboljeg kompromisa.”

Wurz se slaže s time. “Ima nas raznih nacionalnosti, izražavamo se na različite načine i stoga je nužno dobro međusobno razumijevanje. Znaite, katkad komentare istinski spoznate kad čitate između redaka, a to moramo razviti s vremenom.”

Usto, postoji i kompromis kako ćemo sjediti u automobilu. Ostali vozači moraju prihvatiti činjenicu da ja moram moći fizički voziti

**“Velika razlika je ugodaj, opuštenije je nego u F1”  
Alex Wurz**



Vozači su spremniji međusobno podijeliti svoje znanje i iskustvo

“Možda da ugradiš dječju sjedalicu?” Wurz pokušava smjestiti Stéphane Sarrazina u sjedalo



automobil, stoga su papučice postavljene više naprijed, a upravljač blizu mene.

To nije tako lako za Pedra (Lamyja) i Stéphanea (Sarrazina), ali oni se drage volje prilagode. Zauzvrat, ja se moram prilagoditi sjedalu koje mi nije najprikladnije. No sve se svodi na davanje i dobivanje – ako ste sebični, na kraju će vas vaš inat stajati svega.”

Na kraju, glavni dojam koji se stječe je koliko se okorjeli vozači F1 zabavljaju u tom paralelnom svijetu. Villeneuve se smiješi i spreman je za čavrljanje dok je u F1 bio razdražljiv i težak. Gené obožava jednostavnost svega toga: utrke i testiranja nalik staroj F1, a ne današnji simulatori ili ograničena kilometraža. A zatim tu je i Wurz koji se kroz paddock šeta sa smiješkom na licu.

“Prvi put kad sam izašao na stazu u automobilu ovaj vikend, došao sam do Eau Rougea i nisam vidio kamo vozim jer dosad sam u zavoje ulazio samo u bolidu, a ovdje mi je smetao krov”, našalio se.

“Obožavam ugodaj koji vlada i to je najveća razlika u odnosu na F1. Tamo imate tri minute da ručate, četiri i pol minute za intervju... ali ovdje, ovdje smijete disati. Sviđa mi se opterećivati s tehničkim stranama automobila, misliti i osmišljavati, raspravljati o novim zamislima s inženjerima.

Sve dok znate o čemu govorite, razina pojedinosti koju možete naučiti je golema.

I to je glavni pokretač mojih ustajanja svako jutro.” **FO**



# FERRARIJEVI KOKPITI U RAZNA VREMENA

**Od golemih volana i sjedala od tkanine do brojnih prekidača i ugljičnih vlakana, propeti se konjić tijekom vremena promijenio**





# Ferrari 500 1952. 50-e



Zamislite Alberta Ascarija kako skakuće po svom sjedalu presvučenom tkaninom, sa stranicama kokpita samo deset centimetara od njegovih butina. Ručica četverobrzinskog mjenjača nalazi se (neobično) s lijeve vozačeve strane, dok su papučice jako razmaknute kako bi dopustile prolazak pogonske osovine duž cijelog automobila. Instrumentnom

pločom vlada naopake okrenut brojač okretaja, postavljen tako da vozači jasno vide kad motor dospije u najveće okretaje – u normalnom položaju mogla bi ga zakloniti vozačeva ruka u trenutku dok okreće volan. Ikonski drvetom obložen volan načinjen je po ukusu g. Ferrarija, koji ih je u cestovne automobila ugrađivao sve do 1980-ih.





Ferrari  
312 1967.

# 60-e



**P**etnaest godina od Ascarijeva vrlo uspravnog položaja, vozač Ferrarija 312 morao je biti jako polegnut – položaj koji je u svojim Lotusima osmislio Colin Chapman. Bolid 312 teško se mučio sa svojim suparnicima jer je V12 na 10.000 okretaja razvijao samo 396 KS. Crna koža u kokpitu ne pokriva samo sjedalo,

nego i nešto nalik osloncu za ruku s lijeve strane. Zapravo, riječ je o bočno ugrađenom spremniku goriva. Ovaj je automobil Lodovico Scarfiotti 1967. vozio na Utrci prvaka u Brands Hatchu. Momčadski kolega Lorenzo Bandini završio je drugi, samo pola sekunde iza pobjednika Dana Gurneyja.





# Ferrari 312B 1970. 70-e

Oznaka je možda ostala ista (312 znači '3 litre i 12' cilindara), ali do 1970. konfiguracija motora se promijenila: ravni 12-cilindarski 'bokser' nudio je niže težište (i poboljšao upravljivost), stvarao je 467 KS i gotovo je Jackyja Ickxa odveo do naslova svjetskog prvaka. Bolid je 1970. postigao četiri pobjede, a 1971. je Mariju Andrettiju

dao njegovo prvo F1 pobjedničko postolje. Kokpit bolida 312B sličan je prethodniku, osim prisutnosti sigurnosnih pojasova. Preporuka o njima izdana je 1968. (uglavnom zahvaljujući Jackieju Stewartu), dok su šestotočkovni pojasovi postali obvezni 1972.







# 80-e

Ferrari  
156/85 1985.

Turbom potpomognuti Ferrari iz 1985. ime dijeli s jednim od najpoznatijih Scuderijinih automobila – bolidom s 'nosom morskog psa' koji je 1961. osvojio prvenstvo. Inačice iz 1980-ih ubrajamo među najsnažnije u povijesti F1, jer su tijekom kvalifikacija stvarale oko 900 KS. Inženjeri su bolid načinili jednostavnim: dva

instrumenta pokazuju predtlak (lijevo) i okretaje (desno). Crveni gumb slijeva uključivao je protupožarni aparat. Vozaču nije bilo baš udobno: školjka je načinjena od ugljičnih vlakana i kevlar, odatle joj žuta boja. Brzine su se mijenjale ručno, ali je Ferrari 1989. uveo poluautomatski mjenjač s kontrolama na volanu.





Ferrari  
310B 1997.

# '90-e

**B**olid 310B prvi je iskoristio razvojnu vještinu Michaela Schumachera. U usporedbi s modelom iz 1985., najveća razlika je u elektronici: volan je posut kontrolama za ugađanje vozila tijekom vožnje. Mjenjač, instrumentna ploča i volan posve su se stopili, dok je mali blok podstave u središtu postao obavezan nakon

gotovo kobnog sudara Mike Häkkinena 1995. u Adelaidi, kad je glavom udario u volan. Ovo je jedini volan u našem izboru na kojem nema logotipa propetog konjića. Umjesto njega vidimo znak proizvođača volana Moma, koji je s Ferrarijem počeo surađivati još 1956.





# Ferrari 248 2006



Usporedbi s posljednjim Ferrarijem Michaela Schumachera čak i model iz 1997. izgleda poput dječje igračke. Kokpit je vrlo sličan onome tekućeg F2008, sa svim važnim komandama na volanu. LCD zaslon gotovo je dovoljno velik za praćenje TV-a, dok je broj gumba i prekidača doista velik.

Vrlo je prikladno da su najvidljiviji logotipi oni tvrtka AMD i Magneti Marelli – obje elektroničke kompanije uključene su u razvoj Ferrarijevih bolida. Razlika od vremena sjedala presvučenih tkaninom, kad su se junaci hrvali s velikim četverokračnim volanima, doista je golema. **F1**





# KOMPJUTERSKI GRIJAČI GUMA

Čak ni dobri stari grijači guma nisu izmakli utjecaju visoke tehnologije

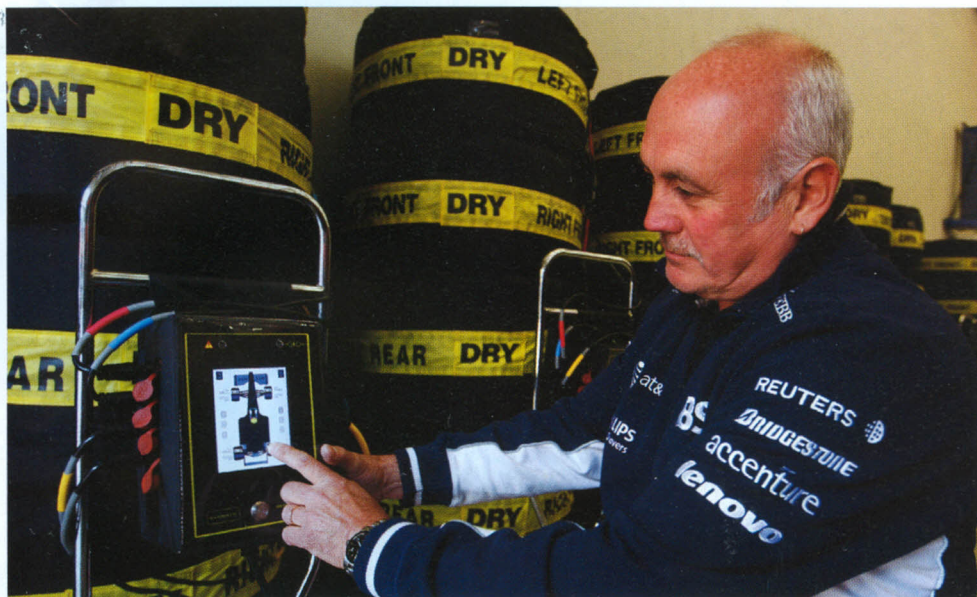
RIJEČI PETER WINDSOR

SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT



M.A.HORNE LTD.





Dosadilo im čekanje: Williamsov mehaničar prilagođuje gume novim sustavom koji stedi vrijeme i energiju

## Grijači guma i kotača

možda će od 2009. biti protjerani iz Formule 1, ali to nije usporilo njihov razvoj.

Ovo su dodirne nadzorne kutije zadnje generacije koje olakšavaju rad preumornim mehaničarima koji rade s gumama, a inženjerima nude više podataka s kojima mogu raditi.

Ovaj sustav, prvi put isproban u Williamsu, a nakon toga i u Hondi, ima šest funkcija. Na zaslonu su vidljivi temperatura kotača, temperatura gazne površine gume i boka gume. Ako u kvalifikacijama imate problem sa zagrijavanjem guma, pomoći će vam računalo i podići temperaturu guma na 110 °C, pa i više. Pomaže i u njihovu sušenju. Dopustimo tvorcu tih kutija, Mikeu Druryju iz MA Hornea, da nam sve to pojasni.

“Osnovni smisao sušenja guma je uklanjanje svih tragova vlage iz unutrašnjosti gume”, kaže nam Mike.

“Vanjska temperatura rosišta je ključna, jer kad se guma zagrijava i hladi, para koja se nalazi unutra pretvara se u kapljice vode i, u konačnici, kotač izbacuje iz ravnoteže.

Cilj je očistiti gume na, recimo, 60 °C. Pomoću ovog sustava moguće je utvrditi prisutnost vlage kao bijele točkice u dušiku ili ugljičnom dioksidu unutar gume. Vлага se izbacuje iz gume tlakom od dva bara u četiri ili pet navrata. Tlak se povećava, smanji na atmosferski, a onda se ponovno povećava.

Budući da se sušenju guma u Formuli 1 sad pridaje velika važnost, ovim novim sustavom možemo unaprijed pripremiti ciklus sušenja guma.

S konvencionalnim sustavom trebalo je pogoditi postavku i ohladiti gumu s radne temperature od 100 do 110 °C na, recimo, 60 °C. Nakon sušenja, slijedilo je ponavljanje zagrijavanje guma. To je bio gubitak vremena i ako imate 28 setova guma za pripremu, ne možete to učiniti za pet minuta.

S novim sustavom, to je samo pitanje jednoga dodira zaslona.

Međutim, što će ubuduće biti s grijačima? FIA ih smatra nepotrebnim troškom. Smatraju, također, da će se gledateljima svidjeti natjecanje s hladnim gumama. Međutim, na trkalištu su odlučni boriti se sa zabranom. “Naravno da neće biti ušteda”, kaže Ferrarijev vozač Felipe Massa. “Ostanemo li bez grijača, novac ćemo potrošiti kako bismo postigli isti cilj. Bridgestone će redizajnirati svoje gume što će i koštati, a mi ćemo u testiranju ionako opet koristiti grijače. Kakvog to, onda, ima smisla?”



Pod pritiskom: usprkos zabrani od 2009., tehnologija ipak napreduje

“Nesporno je da bih i dalje želio vidjeti grijače guma u uporabi.”, kaže Drury, čija tvrtka stalno radi za britansko Ministarstvo obrane. “Postoji i dobar razlog za to. FIA sve više stavlja naglasak na trajnost motora i mjenjača i mislim da to većina ljudi podupire. Spremnost bolida za utrku svaki put kad izađe na stazu dio je učinkovite politike uporabe momčadi. Bolid Formule 1 na hladnim gumama neučinkovit je i nespretn kao i cestovni automobil pod punim čokom. Napredak na kojem radimo zajedno s drugim tvrtkama ide u smjeru što veće uštede energije i vremena. Po našem mišljenju, ova tehnologija neizbavno će doprijeti i do šire javnosti. **FO**”



# MARK

**Vjerojatno jedini vozač Formule 1 koji posjeduje magarca ispričao je *F1 Racingu* sve o svojem trnovitom putu prema vrhu, uključujući i priču o Davidu Campeseu i zahrđaloj Fiesti.**

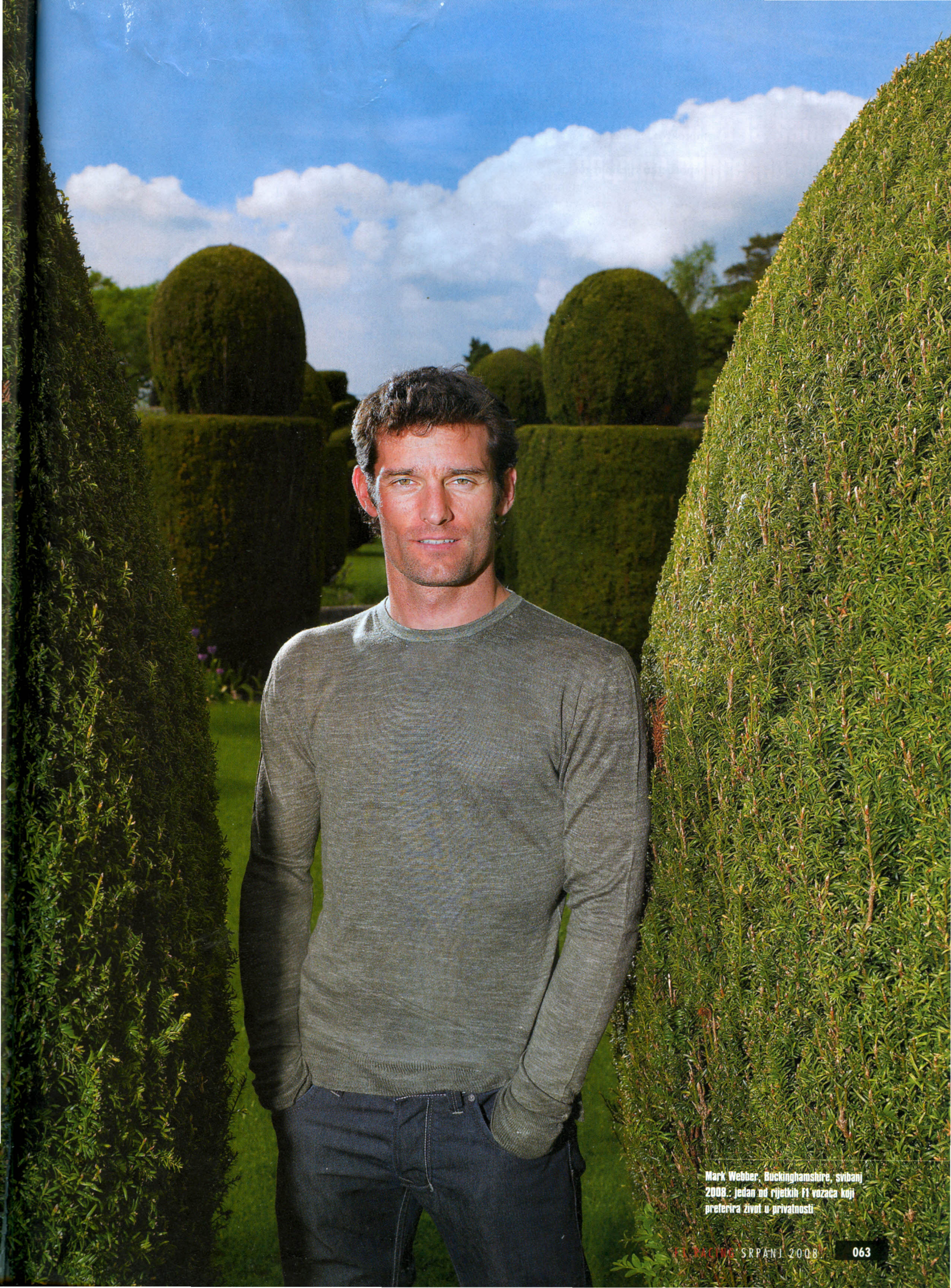
# WEBBER

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE ANDY EARL

Mark Webber nije tipični F1 vozač. I nije riječ samo o magarcima koje drži u stražnjem dvorištu ili činjenici da se njegova „kolekcija“ muških igračka sastoji od stroja za košnju. Ne, nije to. Riječ je o tome da kad mu postavite pitanje, on će vas pogledati ravno u oči i iskreno odgovoriti. Webber je prešao težak i dug put iz grada Queanbeyana u australskoj saveznoj državi Novi Južni Wales do Formule 1. Njegova priča je priča o čovjeku koji je imao hrabrosti donijeti velike odluke i snage provesti ih u djelo. Webber je, više od mnogih drugih, zaradio pravo da kaže ono što misli. I često to čini: on je Australac i to mu je u opisu posla. Sjedimo u vrtu restorana Il Maschio u šumovitom Buckinghamshireu, sunce prži kao da smo u australskom Alice Springsu, a Mark počinje svoju priču. Bijaše jednom jedan maleni gradić blizu Canberre...







Mark Webber, Buckinghamshire, svibanj 2008.: jedan od rijetkih F1 vozača koji preferira život u privatnosti



### Kako si počeo voziti karting?

Moj je tata (Alan) bio distributer Yamahe u Queanbeyanu pa smo počeli s motociklima. Sponzorirao je druge mlade vozače da voze motokros, ali meni to nikad nije dopuštao da se ne bih ozlijedio. Mislim da se naposljetku riješio trgovine s motociklima jer su mu dolazili brojni momci sa svojim roditeljima i kupovali svu moguću opremu, a onda bi za nekoliko dana čitao o njima u novinama. To se često događalo, pa je pokušavao sve kako bi mene udaljio od vožnje na dva kotača. Staza za karting nalazila se odmah uz motokros stazu i tako sam počeo voziti.

### Je li bilo teško napustiti dom i otići na drugu stranu svijeta?

Što mladi čovjek ima za izgubiti ako ode negdje drugdje i pokuša uspjeti? Prvih šest ili sedam mjeseci u Velikoj Britaniji proveo sam spavajući u minijaturnoj sobici u središtu Essexu. U Australiji smo živjeli na farmi od 2500 jutara zemlje, a ja sam preselio na mjesto gdje sam mogao čuti ljude u susjednoj kući. Za mene je to bilo potpuno novo iskustvo. Sve vjerojatnosti su protiv vas i onda se sjetite svojih Jacka Brabhama, Micka Doohana, Alana Jonesa i drugih. Treba vam sva pozitivnost do koje možete doći, a ti su vozači ostvarili veliki uspjeh.

### Jesi li morao biti pravi "australski borac"?

Sjećam se da sam nakon pobjede na Formula Ford Festivalu 1996. i dalje bio strašno naivan i nisam vjerovao koliko je teško uspjeti, a slijedilo je još šokova. Ann (Neil, Markova partnerica) i ja smo se vratili u Australiju misleći da ćemo sad sigurno pronaći dobrog sponzora, a tamo nije bilo gotovo ničeg. Sjećam se i jednog telefonskog poziva nakon kojeg sam bio doslovce u suzama jer sam pomislio: „To je to. Idem kući.“ Bilo je teško nositi se s tim jer sam smatrao da sam se dokazao i da sam zaslužio više sponzorske podrške. No, brzo sam se vratio u stvarnost.

### Kako si došao u F3?

Yellow Pages i moj tata skupili su dovoljno novca za kupnju F3 bolida. Otišli smo momčadskom menadžeru Alanu Dockingu i angažirali ga da vodi ekipu. Osvojio sam četvrtu utrku i onda smo ostali bez novca. Ali na utrci u Melbournu sam dao svoju posjetnicu Norbertu Haugu (šefu Mercedesu) i stalno smo mu slali faksove. Bože, svima smo slali faksove. Radio bih to nakon svake utrke upisujući svaki broj. Trebalo mi je dva i pol sata za faksiranje svake stranice s rezultatima. Znao sam reći Ann: "Ubit ću te ako produljiš na dvije stranice." Bili smo stalno budni i uspjeli smo dobiti besplatan telefonski ugovor za slanje faksova jer je to bilo strašno skupo. Ali pokazalo se ključnim: 1997. me potpuno neočekivano nazvao Norbert i rekao "Želiš li voziti utrku sportskih automobila u Nürburgringu?" Berger je bio bolestan,

Wurz ga je mijenjao i mjesto je bilo slobodno. Odgovorio sam "Tek sam prije šest mjeseci pobijedio na Festivalu pa mislim da nisam još spreman. Ali volio bih nastaviti ovaj razgovor..."

### I tako si postao Mercedesov juniorski vozač?

Da. Dali su mi nešto novca da završim F3 sezonu i postanem profesionalac. Osim toga, dobio sam i 56 000 funta od Davida Campesea (legendarnog australskog igrača ragbija). "Campo" je bio nevjerojatan, i on je iz Queanbeyana, a ja sam ga na neki način zaskočio na Heathrowu. Vidio me u zadržaloj Fiesti 1.1, bio sam gotovo na koljenima i mogao je vidjeti koliko to želim pa je rekao "Dat ćemo mu priliku". Za nas je to bio golem novac i došao je u ključnom trenutku: završio sam karijeru u F3 i otišao u Makao na Masterse, što su platili AMG i Mercedes.

### Prošao si doista težak put. Je li bilo teško gledati one koji su se lakše probili jer su imali dobru pozadinu ili slavno prezime?

To mi je dalo fantastičnu motivaciju i svaki dan sam smišljao kako bih mogao isprašiti one momke u F3. Želio sam im pokazati da nije važno u kojem si se automobilu dovezao na stazu, nego ono što se događa u 20 krugova na Snettertonu. Na kraju krajeva, u nekom trenutku morate ući u vatru. Prošle godine je moje poštovanje prema Lewisu poraslo zbog načina na koji je vozio. Kako je on došao u Formulu 1 je divno i krásno i većina vozača bi poželjela poći njegovim putem, ali morate se iskazati kad dobijete priliku, a Lewis je to učinio.

**M**arkova veza s AMG-Mercedesom odvela ga je 1999. u Le Mans za volanom zloglasnog CLR-a. Imao je dva spektakularna izlijetanja tijekom treninga i bolid je oba puta završio u, kako ih on naziva, "čudovišnim sudarima". Odlučio je napustiti sportske automobile, a zajedno s njima i Mercedes, jer nije imao program koji bi mu odgovarao. Bilo je to zanimljivo vrijeme, i nakon dvije sezone u F3000 Webber je postao štićenik Flavija Briatorea, 2002. je debitirao u Formuli 1 za ekipu Minardi te u prvoj utrci, na domaćoj stazi u Melbournu, osvojio peto mjesto. Iduće dvije sezone vozio je za Jaguar i onda je došao trenutak preokreta u Markovoj karijeri: morao je izabrati hoće li 2005. voziti za Renault ili za Williams. Odabrao je Williams, a ostalo je povijest.

### Ti i Fernando Alonso odvozili ste jednak broj utrka, imate istog menadžera, obojica ste počeli u Minardiju i obojica ste proveli jednu sezonu testirajući za Renault.

**Fernando je sad dvostruki svjetski prvak, a ti si dva puta bio na postolju. Zašto? Izbor između Williamsa i Renaulta bio je velika stvar jer sam 2005. mogao biti Fernandov momčadski kolega. Ali mislio sam da će Williams obaviti bolji posao.**



Za razliku od mnogih vozača na gridu, Markov uspon prema vrhu bio je vrlo trnovit





“Izbor između Williamsa i Renaulta bio je vrlo važan, a ja sam donio potpuno pogrešnu odluku.”



Kod kuće s Markom Webberom: “Katkad volim samo sjediti ovdje, evo ovako.”

Flavio me i danas povremeno podsjeti na taj potez. Bio sam kod njega kod kuće i nagovarao me da se odlučim za Renault, ali nisam. Znači, Flavio mi je dao dobar savjet, ali ja sam donio potpuno pogrešnu odluku. Mala je razlika između ostvarivanja konzistentnih rezultata koji ti daju priliku da se boriš za prvenstvo i ekipe s kojom osvojiš 20 ili 30 bodova. Naposljetku smo obojica dobili što smo i zaslužili. Fernando je imao priliku i dobro ju je iskoristio.

**Jesi li osjećao da si uprskao kad si izabrao Williamsa?**

Prvih šest ili sedam mjeseci s Williamsom bilo je vjerojatno najteže razdoblje moje karijere. Kad sam vidio Fisijevu pobjedu za Renault u Australiji 2005., bilo mi je teško i pomislio sam “Zašto dovraga nisam poslušao Flavija?” Ali kad pogledam s druge strane, Formula 1 je ipak bila dobra prema meni. Bi li se osjećao drukčije da iza sebe imam šest ili sedam pobjeda? Da, to bi bilo sjajno i vjerujem da sam to mogao ostvariti. Ali sad trebam nanjušiti drugu priliku da pokušam i dođem u mogućnost za pobjeđivanje.

**Kakav je tvoj odnos s Flavijem?**

On nije nametljiv, ali ima nevjerojatno

pamćenje i tajanstvenu sposobnost da predvidi ono što će se dogoditi sutra. Vjerojatno ne biste očekivali da momak poput mene ima tako dobar odnos s Flavijem, s obzirom na ono što ljudi misle o njemu i na krugove u kojima se kreće, ali imam. U redu, nije jednostavno sjesti s njim sat vremena i dobro porazgovarati, ali nikome to nije jednostavno ostvariti s njim i to je dio njegova šarma. Ali znate što, jutros sam kosio travu oko kuće i sjajnu kosilicu koju imam mogu zahvaliti baš njemu.

**Bi li bio spreman obaviti posao u pobjedničkom bolidu?**

Mislim da sam učinio dovoljno u posljednje dvije ili tri godine da dokažem da sam dobar u utrkama. Ove godine u Red Bullu naš se trud počeo pokazivati određenom konzistentnošću u rezultatima. Borimo se i imamo dobre ciljeve. Neki kažu da ove godine vozim bolje, ali razlika je zapravo u tome da ove godine završavamo utrke. U ovom poslu ljudi imaju kratko pamćenje i nikoga nije briga zašto ste ispali iz utrke, rezultat je isti. Da biste bili dosljedno uspješni ključne su male stvari: pouzdanost znači da tijekom trkaćeg vikenda možemo još malo dotjerati bolid i usredotočiti se na sitne detalje u njegovu podešavanju. I to je ono o





čemu je zapravo riječ – ono što vidite kod momaka kao što su Fernando i Kimi je to da su konzistentno dobri.

**Prošle godine je Kimi završio 88 posto utrka i postao svjetski prvak, a tvoj najbolji prosjek završenih utrka je 72 posto. Kako definiraš sreću?**

Iskreno, nisam veliki obožavatelj sreće. Naravno da se, kad mnogo puta odustanete zbog tehničkih kvarova, zapitate jeste li vi krivi za to? Prošle godine smo sve pregledali i ja nisam bio razlog odustajanja. Također, kad sam se na Nürburgringu 2005. sudario s Montoyom nije bila riječ o sreći, nego sam ja bio kriv. Ali mrzim pronalaziti izlike. Da se dogodilo ovo, da se dogodilo ono... Kako bi moj stari rekao "Kraljica bi bila kralj da ima muda." Ne volim kad sportaši pričaju o lošoj sreći, pa je ni ja ne volim spominjati.

**Mnogo F1 vozača rabi izlike kako bi održali uvjerenje da su najbolji vozači na gridu. Misliš li i ti da si najbolji?**

Ne idem naokolo razmišljajući „Sve bi ih razbio da imam bolid poput njihovih“, jer svatko tko to radi očito živi u snovima. Imam samopouzdanja zato što bez vjere u svoje sposobnosti nećete dospjeti nigdje. Ali u sportu je riječ o stalnom testiranju samoga

Ako idemo naokolo i na svako pitanje ponavljamo "Nemam komentara", onda nam kažu da smo dosadni gadovi. Pitali su me u vezi Maxa i rekao sam svoje mišljenje, ali rekao sam i "Pričekajmo i vidimo što će biti 3. lipnja". Isuse, pa svi smo odrasli ljudi i nitko ne želi cijelo vrijeme pričati samo o podupravljanju i preupravljanju. Campo mi je jednom rekao: "Reci što god želiš, samo se potruži da to možeš i dokazati." Ne mislim da sam ikad rekao nešto što nisam mogao dokazati.

**Od 1995. živiš u Engleskoj. Kako se osjećaš kao Australac na Otoku?**

Volim ljude u Engleskoj. Vidi se da su prilagodljivi i da su borci, baš kao i mi Australci. I brzi su, provedem deset minuta sa svojim mehaničarima i sve odmah shvate. Ali u ovoj me zemlji ljute male stvari, primjerice kad odete na benzinsku stanicu napumpati gume, a ona najvjerojatnije ne radi, eto takve stvari. Sigurno bih volio imati Jensonovo stražnje dvorište za bicikliranje i slične stvari, ali zato oko svoje kuće vozim mali Tour de Bucks i dobro mi je.

**Michael Jackson je držao ljame u svom stražnjem dvorištu. Ti navodno imaš magarce?**



**"Daj mi proklete kjučeve!"**  
Mark ima i dva magarca,  
Neda i Olivera

sebe, morate se vratiti u svakom krugu, svakog dana i postaviti novi cilj. Znam da mogu pobijediti, ali važno je koliko konzistentno možete pobjeđivati i u tome je stvar, a to ne možete znati dok se ne nađete u toj situaciji.

**Posljednji put si pobijedio 2001. na Magny-Coursu u F3000 utrci. Kako uspijevaš ostati motiviran?**

U Formuli 1 ima izvanrednih trenutaka i dobar F1 rezultat je kao pobjeda u juniorskim kategorijama. Ali nažalost, morate promijeniti svoje ciljeve. Činjenica da nikad nisi pobijedio ne znači da nisi uspješan. Uspjeh je i dugovječnost karijere i ono što si učinio tijekom karijere s opremom koju si imao. Ali mala je razlika, jer ja ne želim uljepšavati brojeve i nemam više 23 godine – u trkaći vikend morate ući sposobni za natjecanje. Jer, naposljetku, ništa nije tako slatko kao okus šampanjca.

**Ti si jedini vozač koji je govorio o aferi Maxa Mosleyja. Zašto?**

Formula 1 je čudan svijet: ako vas pitaju za mišljenje i vi ga kažete, onda ljudi govore "Ma zašto on jednom ne zatvori usta?"

Oni su Annini! Prva stvar, mislim da se ne bih volio družiti s Jackom, ali istina je da Ann i ja oboje volimo životinje, a kad imate nešto prostora, možete si priuštiti nekoliko kućnih ljubimaca. Na svom posjedu imamo dva magarca, Neda i Olivera, koje posjetim s vremena na vrijeme.

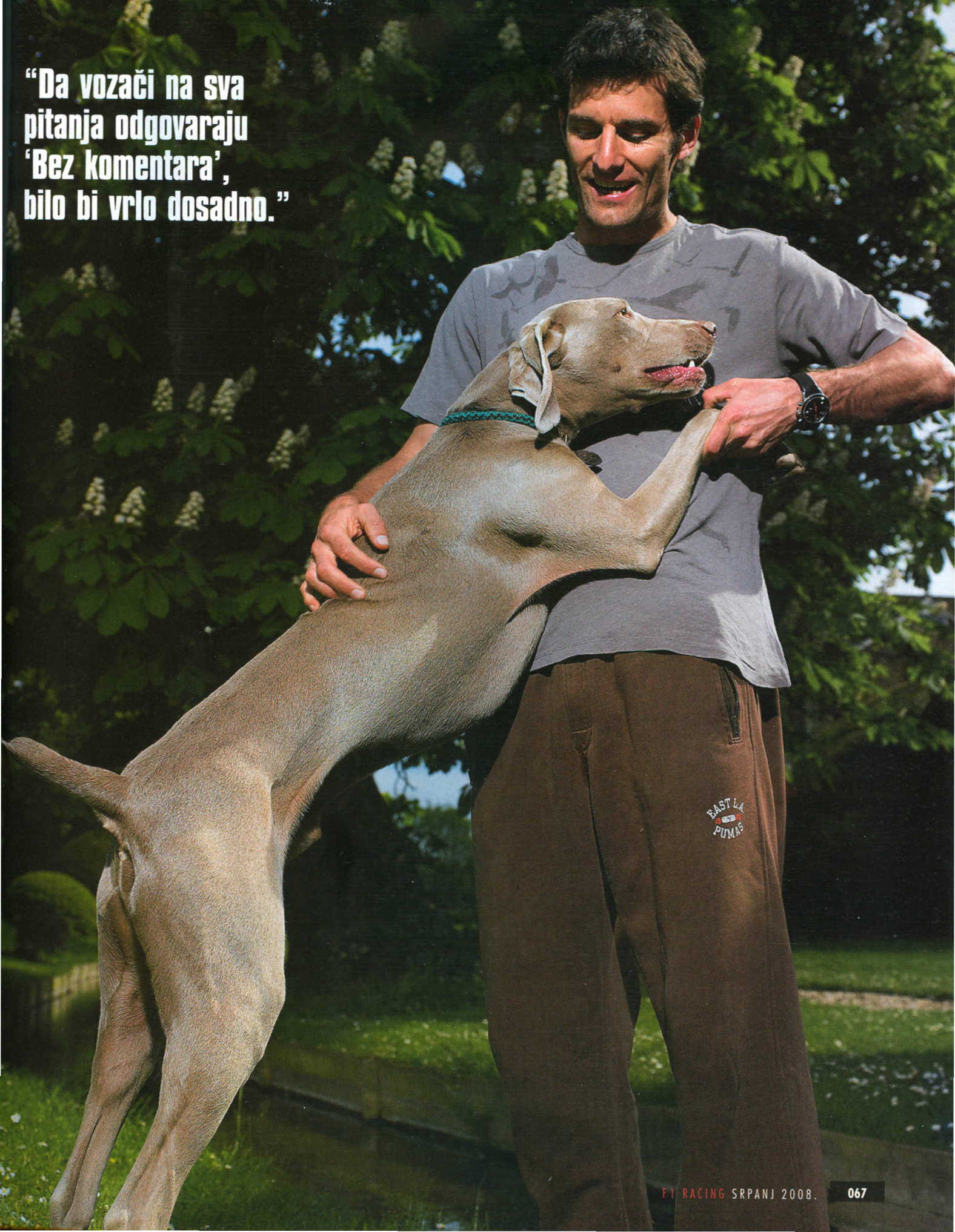
**Magarci, Buckinghamshire... ti sigurno nisi stereotipni F1 vozač. Misliš li da te taj nekonformizam ikad koštao u karijeri?**

(Uvjerljivo) Ne. Na stazi me nije ništa koštao, barem ne što se tiče mojih performansa. Riječ je o odlukama koje sam donio, ništa više i ništa manje od toga.

Webberov ugovor istječe potkraj ove godine i morat će donijeti nove odluke. Red Bull? Renault? Neka druga ekipa? Još je prerano reći. Ali možete biti sigurni u dvije stvari: prvo, ovog će puta vjerojatno poslušati što Flavio ima za reći, i drugo, dat će sve od sebe – sav trud, posvećenost i sposobnost koji su ga i doveli ovako daleko, širom otvorenih očiju i dalje vrebajući priliku koja će ga dovesti do posljednjeg F1 testa.



**“Da vozači na sva  
pitanja odgovaraju  
‘Bez komentara’,  
bilo bi vrlo dosadno.”**







"Kao i obično, gospodine? Litra supera samo za vas."



# KOLIKO ✓ JE ZAPRAVO TESKO CRIJEVO ZA GORIVO U F1?

**Vrlo teško... Otkrijte što je zapravo potrebno da natjerate dvanaest litara goriva u bolid svake sekunde**

RIJEČI STUART CODLING  
SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

**Izgleda jednostavno, zar ne?** Bolid se zaustavi, gorivo se upumpa, a vozač zatim nagazi gas – poput obične benzinske postaje, samo ubrzano. Ali što ako je pobjeda u utrci na kocki? Pravilan postupak svodi se na uigranost, na savršenu usklađenost postupaka petnaest ljudi u vremenu kraćem od sedam sekunda. Nitko nije pod većim pritiskom od poslužitelja goriva koji moraju biti iznimno točni ili se suočiti sa sramotom ponavljanja postupka, što vozača može koštati presudnih sekunda. Nimalo lak posao uzmete li u obzir da barataju crijevom za gorivo teškim poput prosječnog balvana...

**Dolijevanje goriva** goriva kontroverzno je obilježje Formule 1, naizmjenice dopuštanost i zabranjivost. U modu je ušlo početkom 1980-ih kad je Brabham (pod tehničkim vodstvom Gordona Murrayja) shvatio da je započinjanje utrke s nepunim spremnikom očita prednost – jer lakši bolid može ići dovoljno brzo da i više nego nadoknadi dodatno vrijeme koje zbog toga mora provesti u boksu.  
Inače, zašto se mučiti? ↓





Posada dovlači 40-kilogramsko crijevo i litre visokooktanskog goriva ulijeva samo nekoliko centimetara od lica Felipea Masse

Ali dok su drugi vidovi tehnologije u F1 napredovali, gorivo se često dolijevalo kao 1950-ih: s kanticom i lijevkom. Kad ste dodali ultravisokooktanska goriva koja su se tada rabila, dobili ste smrtonosnu kombinaciju. Nigel Mansell pretrpio je 1980. kemijske opekline na leđima zato što su Lotusovi mehaničari prolili gorivo u kokpit dok su mu punili bolid prije utrke. Mogao je izići, naravno, ali kako je to ipak bio Mansell, stisnuo je zube i nastavio. Do polovice 1980-ih gorivo je bilo toliko bogato hiperaktivnim ugljikovodicima da su mehaničari morali nositi maske kako bi njime mogli baratati. Dolijevanje goriva ponovno je zabranjeno.

**Kad je FIA 1994. odlučila** vratiti dolijevanje goriva – kako bi začinila utrke kojima je dvije uzastopne sezone dominirao Williams-Renault – moralo je biti iznimno sigurno. Od Intertechniquea, specijalista za aeronautiku, naručili su standardni uređaj, koji momčadi nisu smjele mijenjati. Glavni zahtjev bio je da crijevo za F1 mora upumpati dvanaest litara goriva u sekundi. U utrkama sportskih automobila crijeva se oslanjaju na gravitaciju – spremnici su postavljeni na visinu stropa.

Crijevo i mlaznica teže četrdeset kilograma i rukovanje njima posao je za dvojicu. Treći član rukuje "mrtvačevom ručicom": poluga s oprugom koja prekida dovod goriva kad je se otpusti, primjerice kad netko, hm, obori osobu u čijim je rukama. Još dva člana posade

u pripravnosti su s protupožarnim aparatima, a crijevo ima vrpcu za uzemljenje (bolid je također uzemljen, i to elastičnom vrpcom na podu boksa) za slučaj izboja statičkog elektriciteta.

Kad bolid ulazi u boks, dvojac koji nosi crijevo i mlaznicu mora mu se približiti prije nego što stane (svaka ekipa ima znak za start; Ferrarijeva, vidimo je na slici, kreće kad kraj njih prođe prednji kotač).

Vozač se mora točno zaustaviti jer imaju manevarski prostor od trideset centimetara.

Za više od toga, moraju gubiti vrijeme navlačenjem teškog crijeva.

Mlaznica ima ručni mehanizam pričvršćivanja i oslobađanja te sigurnosnu dvostupanjsku brtvu. Količina utočenog goriva nadzire se softverski, a crijevo istodobno ispušćava zrak iz spremnika.

Kad je ulivena programirana količina goriva, lampica na mlaznici označava da se crijevo može odvojiti. To je najopasniji dio postupka.

Najčešći oblik nesreće izazivaju vozači koji krenu iz boksa prije odvajanja mlaznice. Ove se godine to zbilo Rubensu Barrichellu u Australiji, premda je dobio znak za kretanje. Od povratka dolijevanja goriva dogodilo se samo jedno veliko curenje (a zatim i požar). Na VN Njemačke 1994. u Hockenheimu, Benetton Josa Verstappena izgorio je zbog istjecanja goriva nakon odvajanja crijeva od bolida. Fotografija Stephena Teeja na kojoj mehaničar Paul Seaby bježi iz vatrene kugle jedan je od najdramatičnijih snimaka iz svijeta F1 u posljednja dva desetljeća.

FIA je naposljetku otkrila da je Benettonovo crijevo bilo prerađivano: uklonjen je filter kako bi se povećao protok, što je omogućilo prolaz "stranog tijela" koje je blokiralo zatvaranje ventila.



Benettonov mehaničar Paul Seaby pokušava pobjeći iz požara na holidu Josa Verstappena 1994.

FIA danas redovito provjerava opremu i gorivo. Nasumično uzima uzorke i provjerava kemijski otisak prsta kako bi se uvjerila da u gorivu nijedne momčadi nema dodataka za povećanje snage.

Ti kršni, hrabri momci nemaju nikakve posebne vježbe. Oslanjaju se na praksu stečenu na testiranjima i trkačim vikendima. Crijevom i mlaznicom barataju svojevrsnom opuštenom obzirnošću, a ako nešto pođe po zlu, imaju zamjenike. Ali ne smatraju se junacima, samo rade svoj posao. **FO**



Nakon Velike nagrade Velike Britanije 1958. na kojoj je pobjedu odnio Collins (u sredini desno). Hawthorn (u sredini lijevo) bio je drugi.



# FERRARIJEVI

# ZLANI

# BRITANSKI DEČKI

Pedeset godina prije nego što je Ferrari imao Brazilca i Finca, Peter Collins i Mike Hawthorn dali su Maranellu malo 'engleskiji' ugodaj

RIJEČI ALAN HENRY





## Kako je

Stirling Moss u Vanwallu rano ispao iz bitke, borba za pobjedu u Silverstoneu 1958. odvijala se između Maranellova ponosa, Mike Hawthorna i Petera Collinsa: bliskih prijatelja i suparnika koji su se približavali vrhuncu svojih karijera.

Obojica sinovi trgovaca automobilima, Hawthorn je 1929. rođen u Mexboroughu, u Yorkshireu, a Collins dvije godine kasnije u Mustow Greenu. Hawthorn se natjecao na 45 velikih nagrada, Collins na 32, a svaki je osvojio tri. Kada je tijekom Velike nagrade Italije 1956. svoju Lanciju-Ferrari predao vođi momčadi Juanu Manuelu Fangiju, Collins se odrekao mogućnosti da postane prvi britanski vozački prvak u povijesti, ono što je Hawthorn postigao dvije godine kasnije.

Enzo Ferrari jako je pritiskao svoje vozače. Bio je besramno zahtjevan poslodavac.

Dva tjedna prije utrke u Silverstoneu 1958., na početku Velike nagrade Francuske u Reimsu, dok je bezuspješno pokušavao pratiti Hawthorna, poginuo je najbolji talijanski vozač Luigi Musso.

Takoder, nakon male prepirke u kakvoj je Enzo Ferrari želio zastrašiti zaposlenike koje više nije poštivao, Collinsu je pripremljeno da će biti degradiran u prateću F2 utrku.

Ferrari je stvorio dojam da je Collinsova vožnja izgubila oštrinu, da mu je nedavno vjenčanje s Amerikankom Louise King odvratilo usredotočenje i motivaciju.

Collins se hrabro suočio sa svojim šefom, rekavši da ako neće moći voziti na velikoj nagradi, ni u kojem slučaju neće sudjelovati na F2 utrci. Gospodin Ferrari možda je osjetio da je pretjerao, pa se povukao.

Hawthorn je nadmoćno pobijedio u Francuskoj, ali činilo se da se oba Ferrarija naprežu u Silverstoneu, nekontrolirano prelaze iz podupravljanja u preupravljanje dok se bore za poziciju na gridu.

Prvu startnu poziciju osvojio je Stirling Moss u Vanwallu. Harry Schell u BRM-u P25, Roy Salvadori u Cooper-Climaxu i Hawthorn



popunjavali su prvi red (tada su bolidi startali u formaciji 4-3-4).

U prvom krugu Collins je pojurio u vodstvo. Možda zbog ranog Mossova odustajanja, nitko ga nije ugrožavao sve do cilja. Peter jamačno nije želio ostaviti bilo kakve sumnje oko svojih sposobnosti, a Mike mu se cijelo popodne jednostavno nije mogao približiti.

Nakon kasnog zaustavljanja zbog ulja,

pretvarali da se bore za vodstvo – i pritom se zabavljali – umjesto da su pazili na Fangiove Maserati 250F.

“Dok smo ulazili u posljednji krug, on (Fangio) je imao dovoljnu prednost, tako da je kroz cilj prošao 3,6 sekunda prije mene,” prisjeća se Mike.

“Iako smo Peter i ja izgubili, uživali smo u svakom trenutku.”

## “U to vrijeme bili su vozači svjetske klase, ali nedostajao im je Mossov profesionalizam”

Hawthorn je ciljnom crtom prošao gotovo pola minute iza svojeg momčadskog kolege – treće i četvrtoplasirani Roy Salvadori i Stuart Lewis-Evans zaostali su dodatnih 25 sekunda, jedan od drugoga udaljeni samo dvije desetinke.

### Hawthorn i Collins

proveli su 1957. i veći dio 1958. (Collins je poginuo prije kraja sezone) kao momčadski kolege u Ferrariju.

Prema standardima tog doba bili su vozači svjetske klase, ali nedostajao im je profesionalizam kakav je pokazivao Moss.

Bilo je to jednostavno razdoblje, uz uvijek prisutne opasnosti sporta koji je tada još bio sirov i beskompromisan, desetljeće daleko od sigurnosnih inicijativa za koje se borio Jackie Stewart.

Godine 1957. dopustili su da im kroz prste pobjegne Velika nagrada Njemačke, jer su se

U završnici Velike nagrade Engleske 1958. dogodilo se nešto što je još više naglasilo Hawthornov ležeran stav.

Kasnije je napisao: “Vrlo dobro se sjećam posljednjih nekoliko krugova utrke jer mi je bilo vruće i bio sam žedan, a suci na tom zavoju, Tony Rolt (pobjednik Le Mansa



Peter Collins 1958. prolazi kraj boksova u Silverstoneu

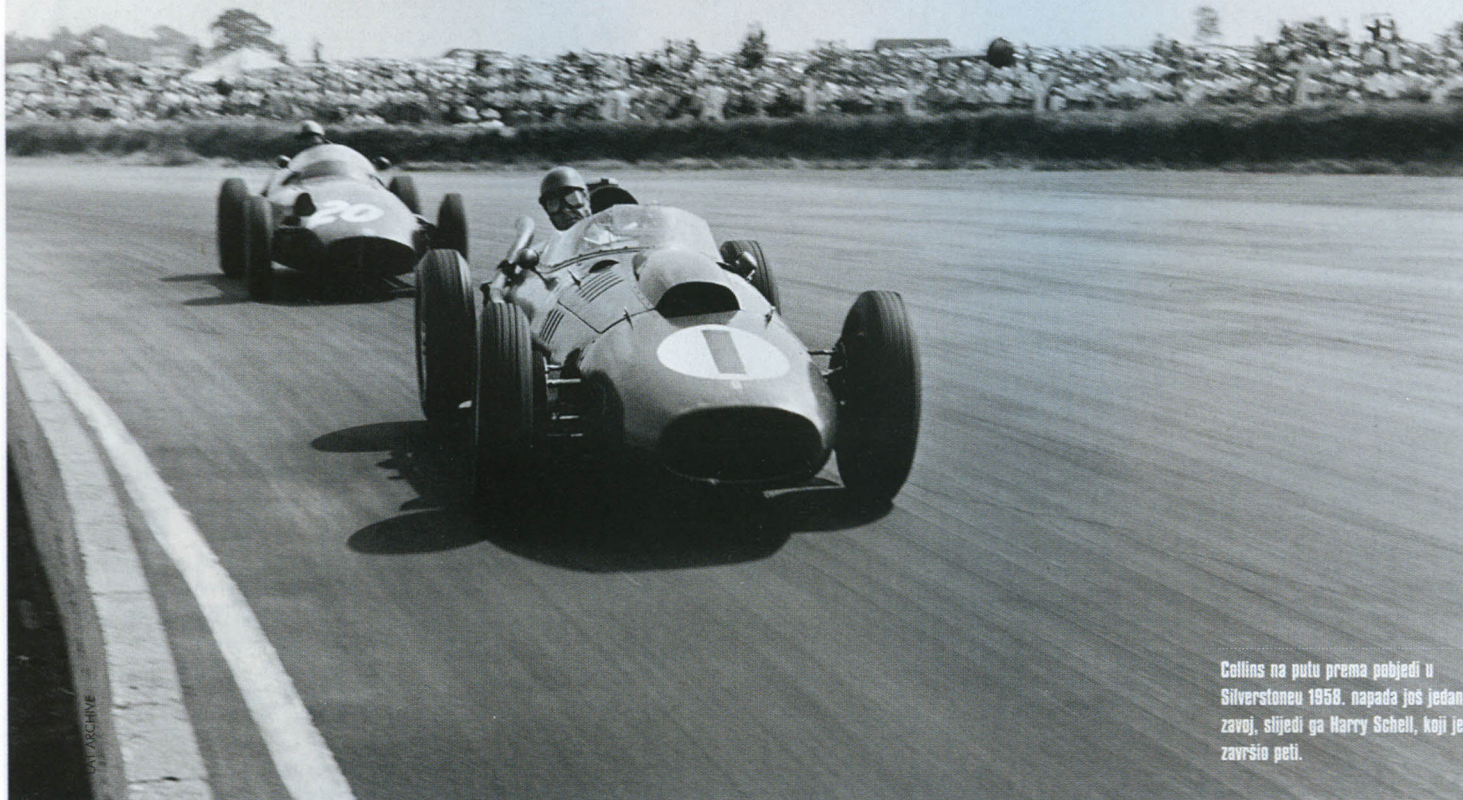


Roy Salvadori: po nekima najbolji vozač koji nikad nije osvojio veliku nagradu.

1953.), Bill Ruck-Keene i David Philips (otac Iana, poslovnog direktora Force Indije) stajali su, pili pivo i dražili me mašući čašama. Od toga sam bio još žedniji.”

U počasnom krugu stao je da uzme čašu piva i u boks se vratio s praznom čašom u krilu.

Drukčija vremena, sretniji dani. Je li doista bilo tako? Tijekom iduće utrke na Nürburgringu Collins je smrtno stradao.



Collins na putu prema pobjedi u Silverstoneu 1958. napada još jedan zavoj, slijedi ga Harry Schell, koji je završio peti.





## “U počasnom krugu Hawthorn se vratio u boks s praznom čašom u krilu”



**Energetski napitak od glukoze?**  
Ne, za Collinsa bila je tu čaša piva.

Hawthorn se povukao krajem godine kao prvi britanski svjetski prvak – poginuo je u siječnju 1959. kad se na cesti razbio sa svojim Jaguarom.

Stuart Lewis-Evans, koji je u Vanwallu završio kao četvrti, također je poživio još samo nekoliko tjedana.

Na posljednjoj utrci sezone, na Velikoj nagradi Maroka u Casablanci, zadobio je opekline zbog kojih je preminuo.

Bernie Ecclestone, menadžer Lewisa-Evansa, sjeća ga se kao istinski nadarenog i dragog dečka.



**Stuart Lewis-Evans 1958. završio je četvrti, nekoliko tjedana prije tragične pogibije**

“Njegova brzina bila je usporediva sa Stirlingom Mossom i Tonyjem Brooksom,” kaže, „ali u Vanwallu, kao i kod mnogih drugih momčadi, uvijek ste se pitali koliko je dobar treći bolid.

Stuart je bio dobar vozač, ali patio je zbog čira na želucu i uvijek je pio mlijeko kako bi ublažio nelagodu.

Njegova nesreća u Casablanci bila je strašna. Kad pogledamo unatrag, to nam služi kao podsjetnik na to koliko je sport napredovao u smislu sigurnosti staze i bolida.”

Samo je Roy Salvadori, koji je Lewisa-Evansa u Silverstoneu pobijedio za 0,2 sekunde, živ dok se pišu ove riječi.

Uživajući u mirovini u Monaku, Salvadori u dobi od 86 godina još ima šarm i karizmu.

John Coombs, legendarni engleski trgovac Jaguarima, središnja osoba na britanskoj trkačkoj sceni 1960-ih i 1970-ih, rekao je da je Salvadori vjerojatno najbolji vozač kojeg je vidio, a koji nikad nije osvojio veliku nagradu.

Oštra kritika na račun Chrisa Amona, no svejedno zanimljivo motrište. Gorka je i još jedna statistika. Salvadori, Moss, Tony Brooks i Jack Brabham jedini još žive od 20 vozača koji su se na startu u Silverstoneu poredali 19. lipnja 1958. **FO**



# F1

## KAKVA JE NEKAD BILA

Zanimljive slike iz prošlosti utrka

### VELIČANSTVENIH SEDAM PONOVO JAŠE

Ruka u džepu, ovratnik vani, sićušni Jean Behra pogledava u fotoaparat baš kad se sprema povući dim.

Skupina vozača – neki zamišljeniji od drugih – u aintreejskom pitlaneu čeka početak VN Velike Britanije 1957.

Kasnije tog popodneva patriotski je raspoloženo mnoštvo poludjelo kad su Stirling Moss i Tony Brooks – dijelili su Vanwall – postali dijelom povijesti.

Taj je par zabilježio prvu britansku pobjedu na domaćem VN u 34 godine.

Behra će zbog kvara spojke odustati.

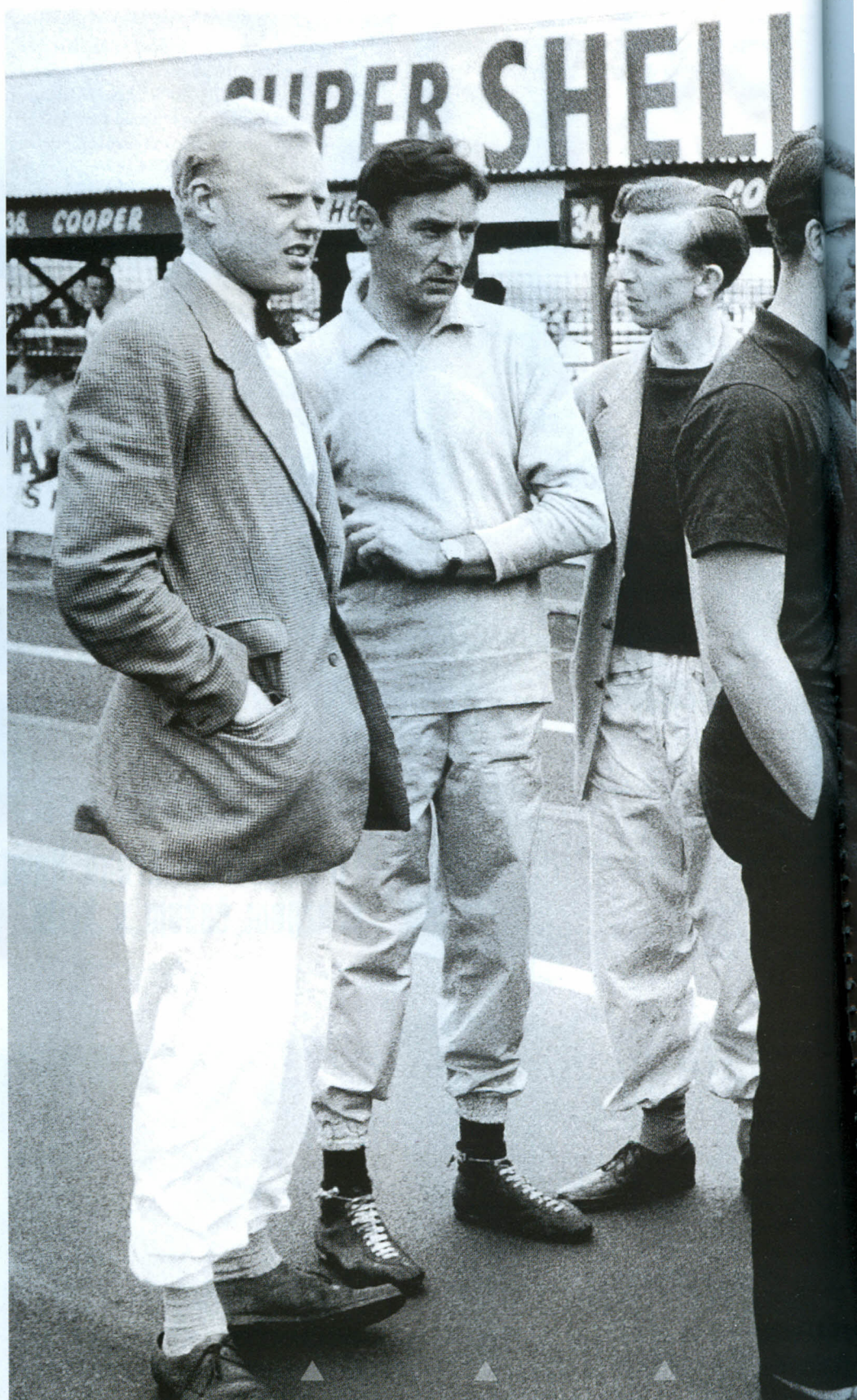
#### ŽELITE LI OSVOJITI OVU FOTOGRAFIJU?

E-mailom odgovor na donje pitanje (uključujući ime, adresu i telefonski broj) pošaljite na [f1racing.competitions@haymarket.com](mailto:f1racing.competitions@haymarket.com). U predmet e-maila upišite "How F1 Used To Be". Pobjednik će biti prvi izvučeni točan odgovor.

Znate li ime vozača koji stoji iza lijevog ramena Mauricea Trintignanta?

- (a) Ivor Bueb
- (b) Bob Gerard
- (c) Stuart Lewis-Evans

Odgovore šaljite do 18. srpnja ove godine. Molimo da sve dodatne komentare ili pojašnjenja pišete na engleskom jeziku, pošto odgovori idu ravno našem matičnom izdanju.



#### MIKE HAWTHORN

Nikad daleko od svoje leptir-kravate, karirane jakne i pumperica, Hawthorn doista dobro oslikava duh tog desetljeća. Utrkujući se za Ferrari, engleski je džentlmen u Aintreeju završio treći, iza momčadskog kolege Mussa, ispred Trintignanta i Collinsa.

#### ROY SALVADORI

Taj Londonac – talijanskog podrijetla – u Aintreeju je za Cooper vozio svoju prvu veliku nagradu. Kvalificirao se 15. od 19 vozača i dobro se probijao u poretku. Četvrto je mjesto izgubio nadomak cilja kad mu je puklo kucište mjenjača.

#### TONY BROOKS

Na licu zubara koji se pretvorio u vozača jasno se vidi grimasa – posljedica strašne ozljede noge na Le Mansu. Grimasa se pretvorila u osmijeh kad je s Mossom proslavljao pobjedu, predajući mu svoj Vanwall nakon što se Stirlingov motor pokvario.





#### JOAKIM BONNIER

Joel lijep razdjeljak i urednu bradicu u Aintreeju '57. nadopunjavale su zgodne hlače i elegantne cipele. Vozeći vlastiti legendarni Maserati 250F u žutoj i modroj boji svoje rodne Švedske, završio je samo šest krugova prije nego što mu se pokvario mjenjač.

#### MAURICE TRINTIGNANT

Tvornički Ferrarijev vozač bio je najmlađi od petorice sinova vinogradara. Bojeći se kiše, tipične za sjeverozapad Engleske, Francuz je u pitlane stigao u dugom crnom kišnom kaputu. Završio je na četvrtom mjestu, dijeleći ga s Peterom Collinsom.

#### JEAN BEHRA

Uzarenog pogleda u elegantnoj jakni, Behra je tog srpnja 1957. bio najveća opasnost za Vanwallovu pobjedu u 90 krugova. Međutim, spojka mu se na Railways ravnini raspala u trenutku kad je u Maseratiju 250F vodio u utrci.

#### LUIGI MUSSO

Poput momčadskog kolege Trintignanta, Musso je također smatrao da mora odjenuti kišni kaput, ali je u kombinaciju, nažalost, ubacio i mornarsku kapu. Taj je Rimljanin u Ferrariju završio drugi, iza Mossa/Brooksa.



# CILJNA

IZVJEŠĆA

NAJAVE

ANALIZA

FOTOGRAFIJE

## 88

### DAN KAD JE KUBICA POSTAO PRAVI PRETENDENT NA NASLOV

Poljak pobijedio u Kanadi i poveo u prvenstvu  
vozača. Kako se to zbilo?





## SADRŽAJ

### 82

#### RAZGLEDNICE IZ MONAKA

Naš Lorenzo Bellanca potudio uhvatiti ono malo sunca između oblaka



### 84

#### IZVJEŠĆE IZ MONAKA

Lewis je nekažnjeno udario o zid – a Kimi je jadnog Adriana Sutila napucao straga



### 87

#### KOLUMNA PETERA WINDSORA

Susret s legendarnim umjetnikom Michaelom Turnerom, dizajnerom izvornog McLarenovog logotipa



### 88

#### IZVJEŠĆE IZ KANADE

Lewisova pogreška sa crvenim svjetlom skupo je koštala i Kimija. Ekpa iz Wokinga mogla je samo reći 'ups'



### 91

#### KOLUMNA ALANA HENRYJA

Zašto je vrijeme da vlada odriješi kesu i financijski podupre Britansku VN



### 92

#### IZVJEŠĆE IZ FRANCUSKE

Još jednom po Magny-Coursu – stazi koja je oživljavala više puta od Severine



### 94

#### NAJAVA VN VELIKE BRITANIJE

Krenimo do zabačenog seoskog Northamptonshirea, doista nevjerojatnog središta britanskog automobilizma



### 96

#### NAJAVA VN NJEMAČKE

Usprkos nedostatku karaktera, Hockenheim je od preuređenja 2002. bolja staza





SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

# RAZGLEDNICE IZ MONAKA



Monako - čudesan za sunčana dana, apsolutno depresivan kad kiši

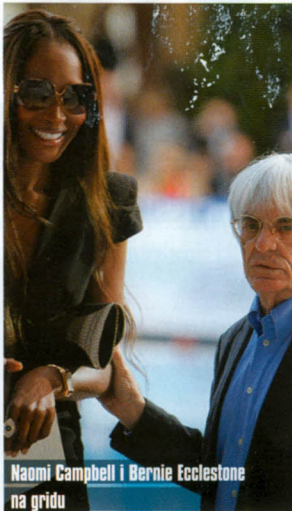


Zasluzena sreća: Jensov najveći fan  
Dannii Minogue čeka svojeg čovjeka

Kimi razgleda izloge uz  
Massenet







Naomi Campbell i Bernie Ecclestone na gridu



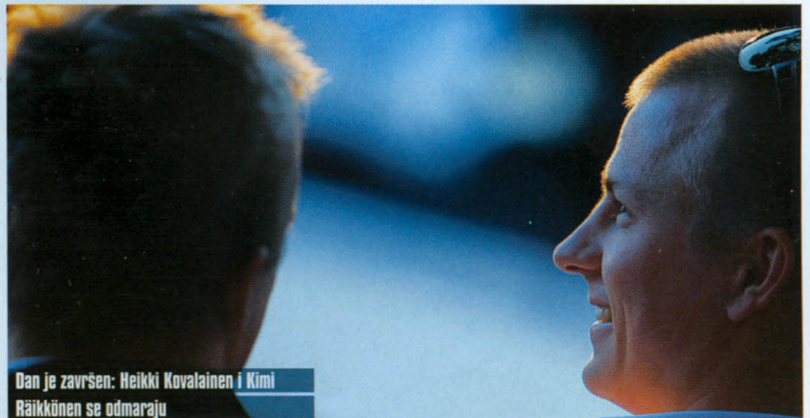
Giancarlo Fisichella u luci se nije razmetao



Lewis Hamilton: toliko je popularan da i ograda traži jedan autogram



Nakon proslave 257. utrke u Turskoj, Rubens je u Monaku imao svoj 36. rođendan



Dan je završen: Heikki Kovalainen i Kimi Räikkönen se odmaraju



Adrian Sutil prošetao je pistom na modnoj revijije Petre Ecclestone



Mark Webber je u zavoju Grand Hotel izbjegao još jedan stup javne rasvjete



Mozda najbolja usluga na utrkama, ali ni ona na Vratima Jadrana nije mnogo lošija



"Je li Daniil već otisla?" Jenson pokušava pronaći malo mira



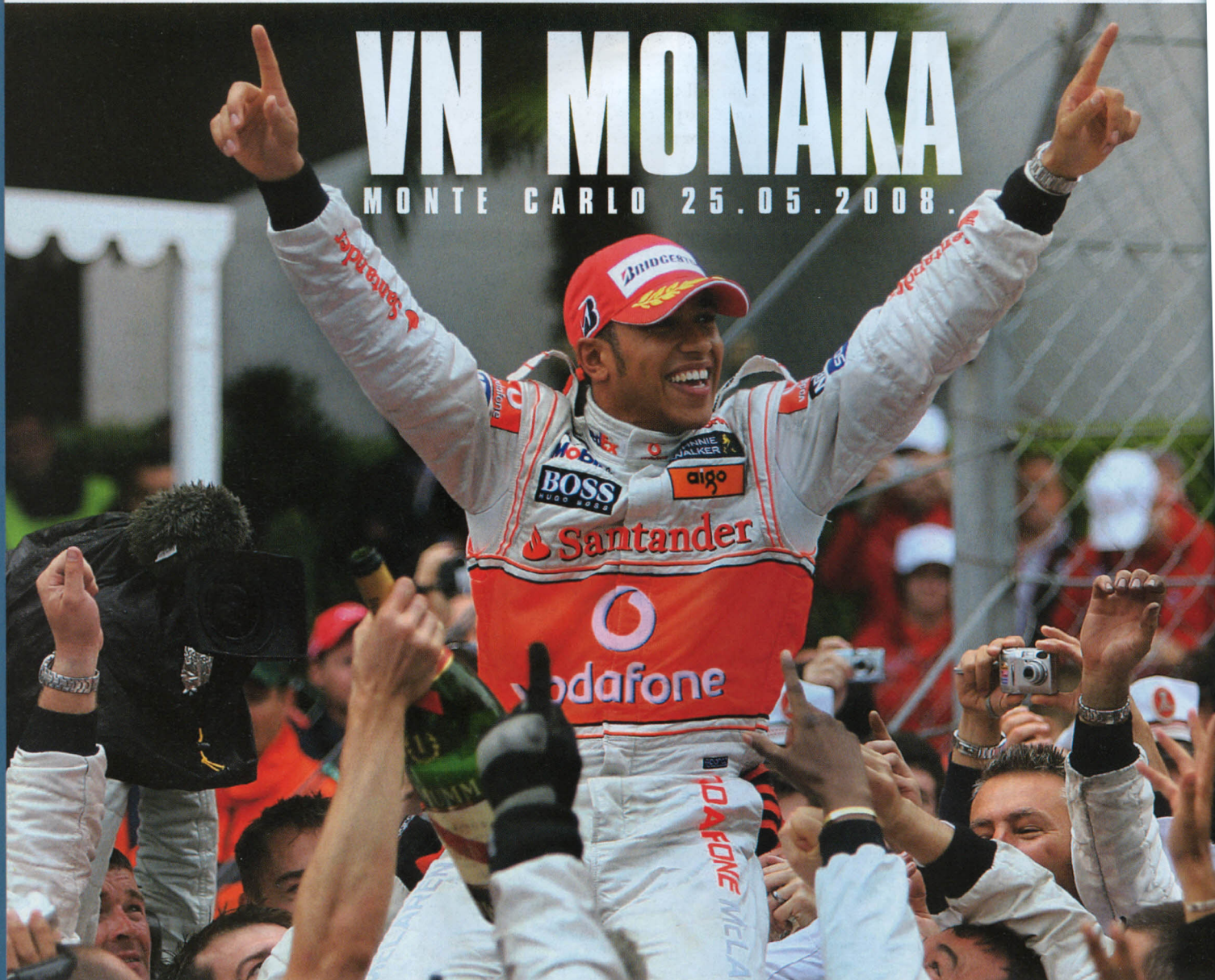
# CILJNA



# IZVJEŠĆE S UTRKE PETERA WINDSORA

## VN MONAKA

MONTE CARLO 25.05.2008.



# OSTVARENJE LEWISOVA SNA

## Massu i Räikkönena pomela je oluja zvana Hamilton

**K**oliko je Lewis bio dobar u Monaku? Ovoliko: pobijedio je dva Ferrarijeva vozača u otvorenoj i poštenoj borbi, nadmašio je bjelodano bolji bolid – u izjednačenim uvjetima i na suhoj stazi. Lewis, naime, u Monaku nije bio sporiji samo u Q3, sporiji je bio i u Q1 i Q2, kad su spremnici bili laki, a Bridgestonke nove.

Sporiji je bio tamo gdje je najslabiji od početka sezone, na izlazu iz dosadnih, oštih zavoja za 100 km/h u kojima je najvažnije prijanjanje i nježnost prema gumama.

Povišen bolid i podatniji ovjes trebali su poništiti Ferrarijevu prednost u Monaku.

Ali poslije kvalifikacija opet su Ferrariji bili mjerilo za postav.

“Pomalo sam zbunjen”, rekao je Lewis u subotu navečer. “Nakon četvrtka [kad su Lewis i McLaren bili brži od ostalih za pola sekunde] mislio sam da možemo do prvog startnog mjesta. Odvezio sam dobar krug i najbolje smo iskoristili ono što smo imali. Ali Ferrariji su bili brži, nema dvojbe.”

Ferrariji su bili brži i u subotu ujutro kad se mediteransko azurno plavetnilo iznenada



pretvorilo u olujno sivilo. Kimi? 1:27,0 s. Felipe? 1:27,3 s. Lewis? Bolje da ne znate. Ali nije bilo gotovo.

Upravo je zato Lewis Carl Hamilton tako fantastičan vozač (i, uz Kimija, sposoban savršeno balansirati bolid). Traži svaki tračak nade, ne priznaje poraz do kraja, bez obzira na loše prijanjanje, mrvljenje kišnih guma i sve ostalo.

Dok god njegov McLaren ima četiri kotača i motor koji će ih pokretati, Lewis Hamilton utrkivat će se na granici ljudskih mogućnosti.

## Probudio se

s osmijehom u hotelu Beach Plaza na drugom kraju grada. Vani je lijevalo kao iz kabla, a more se uzburkalo. Pomislio je: "To! Mocar Monako..."

Karte su se posložile, staza mu je postala jedan od saveznika – sklisko, remeteće sredstvo koje mu može pomoći, a suparnicima naškoditi. Odigra li kako valja. Učini li ono što je znao da može.

Na vozačkom mimohodu smijao se i smješkao, čavrljao s Adrianom Sutilom i mahao tisućama navijača koji su se nagurali u amfiteatar i na montažne tribine, a koje je Kimi pokušavao ne primijetiti.

Gotovo su svi vozači na mimohod odjenuli vjetrovke, traperice i tenisice, a Lewis je već bio u trkačoj odori, s bocom za napitke u ruci. Felipe je, pak, još u nevjerici što je napokon naučio kočiti za Ste Dévoté i kako pri brzom ulasku u Bazen neutralizirati podupravljanje, svima koji su ga pitali odgovarao: "Mora da je netko drugi jučer vozio moj bolid."

Ni na kraj mu pameti nije bilo da bi mogao osvojiti pole u Monaku.

Kimi je ispao iz utrke još prije nego što je počela, bio je žrtva još jednog kišnog dana. U Japanu ga je Ferrari na start poslao s pogrešnim gumama, a ovdje su imali teškoća s maticom kotača zbog koje je gume dobio tek u 13:57. Lewis je to, dakako, vidio, ali nije bilo važno. Unatoč startu s malo vlažnije strane grida, savršeno je pogodio okretaje, spojku, a time i prijanjanje.

Drugo mjesto, Massa ispred, Kimi iza. Kiša se pojačala. Felipeov Ferrari dizao je vodu iz sebe. Lewis je malo usporio kako bi štogod vidio. Ulazeći u Tabac mogao je vidjeti samo rijeku koja se počela prelijevati preko staze.

U prvom je trenutku sve bilo u redu, u idućem je već klizio prema vanjskom rubu, prema prepreci.

Udar je bio snažan, odzvonilo je, ali barem nije bio izravan.

Uspio je trznuti bolid u posljednjoj milisekundi da umanjí štetu. Udario je prednjim i stražnjim dijelom, kao kad je pobijedio u F3, ali ovdje se nije mogao izvući bez štete: naplatci u F1 nisu ni približno čvrsti kao u F3.

Ako ima sreće, samo je guma, ako nema, krajnik je. Bila je samo stražnja desna guma. Ali sreća ga tu nije napustila. Iskoristio je odlazak u boks da ulije šezdesetak litara goriva – dovoljno da prijeđe na taktiku s jednim zaustavljanjem.

Nekoliko minuta poslije izišao je sigurnosni automobil i Lewis je ponovno bio u igri za VN Monaka. Bio je treći (Kimi je zaradio kaznu prolaska kroz boks), ali s manje od pet sekunda

zaostatka za vodećim. Zašto je bio u prednosti? Zbog spremnika goriva koji mu je omogućavao da se prilagodi svim vremenskim uvjetima.

Ta mu je strategija omogućila da dolijeva gorivo kad mu je potrebno (tj. kad je morao staviti suhe gume).

U taktici s dva zaustavljanja u promjenjivim uvjetima uvijek postoji opasnost da zaustavljanja radi goriva neće biti usklađena sa zaustavljanjima radi promjene guma, ili obrnuto, kao kod Felipea.

**Lewis više** nije griješio. Ubrzavao je kako se spremnik praznio, kiša prestajala, a kišne gume



Nico Rosberg malo je pogriješio u Bazenu – a evo u što se u Monaku pretvorila mala pogreška.



Kimi Räikkönen u svojem najboljem nepredvidljivom izdanju, završio je deveti.



Kubica je dvaput pretekao Massu – nakon što je izletio sa staze u Ste Dévotéu i dok je bio u boksu.

## Lewis ne priznaje poraz do kraja - traži svaki tračak nade

na suhim kolotrazima postajale glatke. Jedno mjesto više popeo se kad je Felipe projurio sigurnosnom obilaznicom u Ste Dévotéu (tkogod je vozio njegov bolid u subotu, nije ga vozio sada) i kad mu je Ferrari odlučio u 32. krugu napuniti spremnik do cilja. Ferrari je vjerovao vlastitim vremenskim prognozama, grafičkim prikazima na monitorima koji su predviđali kišu "unutar deset minuta". Ali nisu izišli van i pomirisali zrak. Da jesu, vidjeli bi kako se oblaci odvajaju od planinskih vrhova. Vidjeli bi da je slabašno sunce obasjalo luku.

S bolidom punim goriva Felipe je mogao samo preoptereti nove kišne Bridgestonke na stazi koja se sušila. Izgubio je na brzini, Lewis mu je pobjegao. Kad je zatim Fernando Alonso na suhim gumama izjednačio njegovo vrijeme na kišnim, morao se ponovno zaustaviti, samo radi suhih guma. Shella je imao dovoljno.

Na redu je bio Robert Kubica. Robert je prešao u vodstvo zahvaljujući Lewisovu i Felipeovu sklizanju, ali BMW je više trošio svoje kišne gume od McLarena i Ferrarija.

Robert je, kako se pokazalo, bio žrtva izvanredne brzine na polukišnim gumama u subotu. Bio je brz, istina, ali je i mrvio gume. Plašeći se najgoroga, Willy Rampf nije pretjerivao s tlakom.

## JESTE LI ZNALI?

■ Najbrži krug popravljani je 61 put tijekom utrke, od Massinih 1:37,079 s do Räikkönenovih 1:16,689 s.

■ Felipe Massa prvi je vozač nakon Ralfa Schumachera 2003. koji je u Monaku vodio na kraju prvog kruga, ali nije pobijedio.

■ To je bio prvi put od 1979. da je Ferrari osvojio prvi red grida. Tada su to uspjeli Jody Scheckter i Gilles Villeneuve.

■ Sedmo mjesto Kazukija Nakajime povijesni je rezultat. Niti jedan japanski vozač do njega nije uspio osvojiti bodove u Monaku.



# CILJNA

Njegove su kišne gume ipak našle optimalnu točku, no Robertu se nije sviđalo što mu bolid dodiruje stazu u Casino Squareu i na izlasku iz tunela. Imao je dobar položaj u početnoj fazi, ali nije imao Lewisovu brzinu. On se zapravo utrkivao protiv Felipea.

Tako je Lewis ušao u završnu fazu. Ponovno je izišao sigurnosni automobil.

Vozilo se sporo kroz krhotine. Opet ponovni start, s hladnim gumama i niskim tlakom.

Možda je nakon puna dva sata utrkivanja pomislio da vodi u Monaku s pola minute na kišnim, odnosno polukišnim gumama.

Vidio je kako je Ayrton to radio. Bio je to osjećaj pobjede na VN Monaka.

Ali još uvijek je sve moglo poći po zlu. Koncentriraj se. Dovrši posao.

Ne odustaj. Još tri kruga.

Dva kruga.

Krug...

Doduše, još nešto je pošlo po zlu: desna stražnja guma probušila se u zadnjem krugu i brzo ispustila, podsjetivši nas na zbivanja u Tabacu.

Ali Lewisu su već mahali šahovnicom i postao je prvi Englez nakon Grahama Hilla 1969. koji je osvojio VN Monaka.



Najveći tragičar Monaka bio je Adrian Sutil kojeg je Kimijev nekontrolirani Ferrari izbacio s četvrtog mjesta

Stajao je na postolju između kolega, a momčad, obitelji i prijatelji bili su ispod.

Pogledao je Rona Dennisa, razmišljajući možda o tome kako je s devet godina zamolio Rona da ga poveže kući, a sad su ovdje, na postolju Monaka u stavu "pozor" dok iz razgla odzvanja God Save the Queen. Zatim je ponovno pogledom potražio Rona i duboko u sebi, vlažnih očiju shvatio da je to doista

najsretniji trenutak njegova mladog života.

Bit će, naravno, divljeg slavlja navečer, ali Lewis neće biti sretniji nego što je bio toga trenutka na postolju.

Pobijedio je. Dan je bio uspješan.

Osvojio je Monako.

Njegov je McLaren trijumfirao, premda je Ferrari opet imao bolji bolid.

Eto, toliko je Lewis Hamilton bio dobar.

## REZULTATI VN MONAKA

REZULTAT VOZAČ	VRIJEME	STARTNO MJESTO
1. Lewis Hamilton McLaren-Mercedes	2h0m42.742s	3.
2. Robert Kubica BMW Sauber	+3.064s	5.
3. Felipe Massa Ferrari	+4.811s	1.
4. Mark Webber Red Bull Racing	+19.295	9.
5. Sebastian Vettel BMW Sauber	+24.657s	19.
6. Rubens Barrichello Honda	+28.408s	14.
7. Kazuki Nakajima Williams	+30.180s	13.
8. Heikki Kovalainen McLaren-Mercedes	+33.191s	4.*
9. Kimi Räikkönen Ferrari	+33.792s	2.
10. Fernando Alonso Renault	+1 krug	7.
11. Jenson Button Honda	+1 krug	11.
12. Timo Glock Toyota	+1 krug	10.
13. Jarno Trulli Toyota	+1 krug	8.
14. Nick Heidfeld BMW-Sauber	+4 krugova	12.
Odustao Adrian Sutil Force India	67 krugova - sudar	18.
Odustao Nico Rosberg Williams	59 krugova - izlijetanje	6.
Odustao Nelson Piquet Renault	47 krugova - izlijetanje	17.
Odustao Giancarlo Fisichella Force India	36 krugova - kvar mjenjača	20.
Odustao David Coulthard Red Bull	7 krugova - izlijetanje	15.
Odustao Sébastien Bourdais Toro Rosso	7 krugova - sudar	16.

\*startao iz pitlanea

## POREDAK VOZAČA

MJESTO	VOZAČ	UTRKA																		BODOVI
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	
1.	Lewis Hamilton McLaren-Mercedes	10	4	0	6	8	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
2.	Kimi Räikkönen Ferrari	1	10	8	10	6	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
3.	Felipe Massa Ferrari	0	0	10	8	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
4.	Robert Kubica BMW Sauber	0	8	6	5	5	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
5.	Nick Heidfeld Toro Rosso	8	3	5	0	4	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
6.	Heikki Kovalainen McLaren-Mercedes	4	6	4	0	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
7.	Mark Webber Red Bull Racing	0	2	2	4	2	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
8.	Fernando Alonso Renault	5	1	0	0	3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
9.	Jarno Trulli Toyota	0	5	3	1	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
10.	Nico Rosberg Williams	6	0	1	0	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
11.	Kazuki Nakajima	3	0	0	2	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
12.	Sebastian Vettel BMW Sauber	0	0	0	0	0	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
13.	Jenson Button Honda	0	0	0	3	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
14.	Rubens Barrichello Honda	0	0	0	0	0	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
15.	Sébastien Bourdais Toro Rosso	2	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
16.	David Coulthard Red Bull Racing	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
17.	Timo Glock Toyota	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
18.	Giancarlo Fisichella Toyota	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
19.	Nelson Piquet Renault	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
20.	Takuma Sato Super Aguri	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
21.	Anthony Davidson Super Aguri	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
22.	Adrian Sutil Force India	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

## POREDAK KONSTRUKTORA

1 Ferrari 69 bodova	7 Renault 9 bodova
2 McLaren-Mercedes 53 boda	8 Toro Rosso 6 bodova
3 BMW Sauber 52 boda	9 Honda 6 bodova
4 Williams 15 bodova	10 Force India 0 bodova
5 Red Bull 15 bodova	11 Super Aguri 0 bodova
6 Toyota 9 bodova	

Za opsežnije podatke posjetite [www.forix.com](http://www.forix.com)



Lewis je novi kralj Monaka, a Felipe Massa vjerojatno razmijšta kako je moglo biti



Slike: XPR, CC; Glenn Dunbar/LAT, XPR, CC





# PETER WINDSOR

## Otvoreni komentari našeg čovjeka iz F1 boksa

Lijepo je vidjeti slavnog umjetnika Michaela Turnera u Monaku, gdje je "slavio" svoju pedesetu utrku u Kneževini. Kad gledate njegove radove, ne vidite samo dašak savršenih detalja, nego i srce strastvenog trkača

koji živi i osjeća brzinu F1 bolida jednako kao i ljudi u boksu.

Tijekom ručka u Toyotinom kamperu pitao sam ga o njegovoj povezanosti s McLarenom.

"Bio je to ponedjeljak nakon utrke 1964.", prisjetio se. "Sunčali smo se na šljunčanoj plaži u St. Jeanu. Bruce McLaren je tamo bio sa svojom ženom Pat, Tony Maggs i Eoin Young..."

Bruce je došao do mene i počeo mi pričati kako planira načiniti novi sportski automobil, pa me pitao bih li htio dizajnirati njegovu karoseriju. Karoseriju, ne boje.

Čak mi je pokazao sliku automobila čiji izgled mu se sviđao u Automobile Yearu – bio je to Condor Aguzzoli iz 1964.



Poster Velike nagrade Njemačke koji je dizajnirao Michael Turner, s McLarenovim bolidom u njegovim bojama (lijevo). Više ih ne crtaju tako.

Nisam znao što reći, tada sam bio umjetnik u usponu koji je vježbao u agenciji za oglašavanje.

"I to je bilo to. Bruce nije bio pretjerano poticajan ili uporan. Samo je bio vrlo ambiciozan, vrijedan i iznimno ljubazan i pristojan. Nisam mogao reći ne."

Turner je nakon dizajniranja karoserije McLarena M1A CanAm, dizajnirao i M1B i oblik i boje prvog McLarenovog F1 bolida 1966. Originalni McLarenov znak je također dizajnirao Turner.

### "Bruce je bio očaravajuć. Nisam mogao reći ne" Michael Turner

"Smislio sam raspored boja tako da zelena boja bude oko vrha F1 bolida, a žuta na prednjem kraju i bočnoj crti. Izgledao je prilično dobro, ako to mogu reći, čak sam tako naslikao bolid u pozadini postera koji sam u to vrijeme radio za organizatore Velike nagrade Njemačke. Problem je bio što je Bruceu tada ponuđeno mnogo novaca da njegov bolid bude obojen poput bolida Petea Aarona u filmu Grand Prix. Moj raspored boja nikad nije zaživio, a kad je njemački poster tiskan, netko je "promijenio" boje Bruceovog bolida."

Michael Turner – dio je McLarena kao što je i samih utrka.

## PISMO FORMULI 1: NE GRIZITE RUKJE KOJE VAS HRANE

U FORMULI 1 RIJEČ JE o tehnologiji i utrkivanju na globalnoj razini, zar ne? Zbog toga zahtijeva goleme količine novaca za svoj opstanak, zar ne? Stvara toliku zaradu zato što je vrsta zabave, zar ne? I zato što je vrsta zabave, oslanja se na medije za prisutnost u javnosti, zar ne?



F1 mora biti otvorenija prema medijima, ili bi mogla izgubiti novac kad sponzori i ulagači zabavu potraže na drugom mjestu

Objasnite mi onda sljedeće: zašto F1 zatvara svoja vrata i kaže medijima da odu između 15.00 i 16.45 u subotu poslijepodne, kad su kvalifikacije gotove i mediji s nestrpljenjem žele razgovarati s vozačima, inženjerima i ostalima?

Što to čujem iz smjera motorhomeova zatamnjenih stakala? Svi važni se "de-informiraju"? Zaboravite satelitske vijesti na televiziji ili novinske rokove.

Evo nekih vijesti: ako F1 ne sredi svoje prioritete, bit će manje tehnologije jer će biti prisutno manje novaca nakon što javnosti i sponzorima dosadi drugorazredno medijsko praćenje sporta.

Momčadi bi trebale biti mnogo više prijateljski nastrojene prema medijima ili prihvatiti manju plaću.

Jednostavno.

## O ČEMU SE TU RADI, PAT?

RENAULTOV PAT SYMONDS trkač je u pravom smislu te riječi. Inženjer sa sedam svjetskih naslova (četiri vozačka, tri konstruktorska) iza sebe – potpuno je u

skladu s površinom F1 boksa. No između utrka s kolegama inženjerima raspravlja pritom se koristeći samo notesom. Bez prijenosnih računala.

Bez mobilnih telefona. Bez trenutačnih zaključaka. Samo slobodno smišljanje ideja.

Siguran sam da Renault nije jedini u takvim aktivnostima, i zapravo takvi sastanci idu do srži onoga što je bit ovog čudesnog sporta.

Samo, šteta je što moraju biti održavani tajnovito. Prodao bih svoje prvo izdanje časopisa The Technique Of Motor Racing samo da budem prisutan kada svi sjednu i kažu, "U redu, gdje da počnemo?"



Renaultov Pat Symonds: čovjek velikih postignuća i zamisli

SILVE: CHARLES COATES/LAT; SUTTON IMAGES



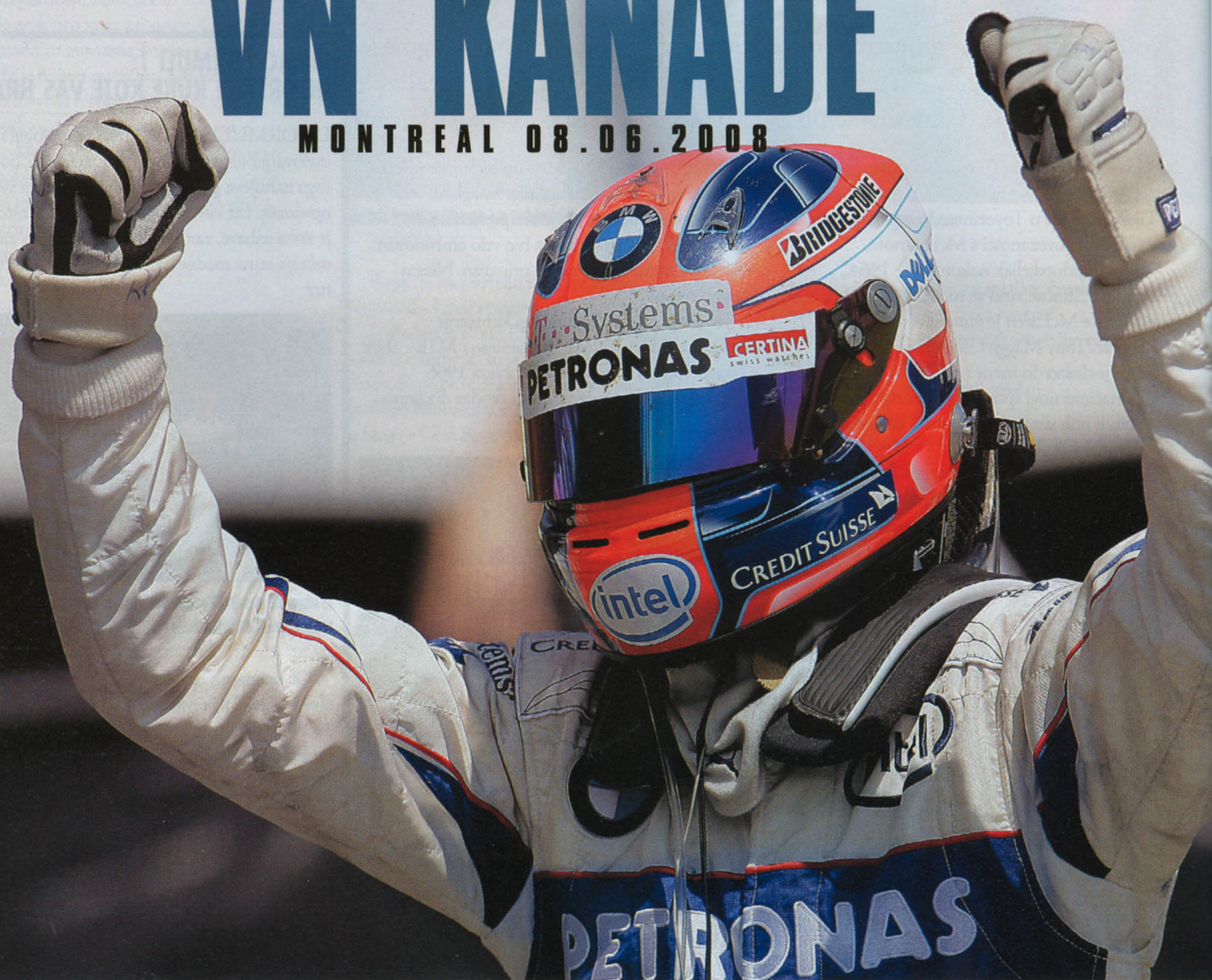
# CILJNA



# IZVJEŠĆE S UTRKE PETERA WINDSORA

## VN KANADE

MONTREAL 08.06.2008



# KUBICA UGLEDAO SVJETLOST

## Nakon nevjerojatne Hamiltonove pogreške, prvenstvo je iznenada posve otvoreno

**N**a tipično kaotičnoj VN Kanade, Robert Kubica vješto je demonstrirao umjetnost pobjeđivanja u utrci koja se nudila na pladnju.

Znate kako to ide: staza ispuca, vozači udare u zid, iziđe sigurnosni automobil, vozači se ne obaziru na crvena svjetla itd. Kao i svake godine. Udahnu zrak

velebnog sustava vodenog puta Sv. Lovrijenca i odjednom zaborave osnove vožnje.

U idućem prizoru svira se poljska himna, a BMW slavi dvostruku pobjedu.

To što je Robertu malo pomogao stari kolega Lewis Hamilton samo je začim u cijeloj priči. Možete zamisliti Lewisa kako kasno uvečer poslije utrke zagrlji prijatelja i kaže mu:

“To je to za ovu godinu. Više nema darova!”

A bio je itekakav dar. U jednom je trenutku Robert sjedio u svojem BMW-u pokraj Kimija, zadovoljan što je uspio preteći Lewisa u prvoj rundi boksova, a već je u idućem bio zguren u kokpitu i čekao da krhotine slete na tlo.

U zrcalima: Lewis se zabio u Kimija!

Čekaj zeleno, čekaj zeleno... kreni!



## Dakle, u Kanadi

je Robert Kubica bio jedini vozač na taktici od dva zaustavljanja koji se kvalitetno okoristio svime što se zbivalo. Svi ostali s lakim spremenjima zaglavili su u gužvi u pitlaneu, prometnom čepu koji se izlaskom sigurnosnog automobila samo pogoršao. Bolidi nekih momčadi, poput Ferrarija, bili su primorani čekati u redu. Kovalainen je izgubio na vremenu iza Lewisa, koji je odlučio privremeno žrtvovati mjesto u poretku u korist duljeg drugog stinta.

S obzirom na činjenicu da je Lewis startao na mrskim supermekim gumama (izabrali su ih još samo Nico Rosberg i Toyotini vozači), bila je to



**Kubica pretječe Heidfelda koji, sudeći prema svemu poslije, nije bio presretan s drugim mjestom**

prilično mudra odluka koja je ranije došla na red.

Ali problem je bio u kratkoročnom učinku takva razmišljanja. Zamislite sljedeći prizor: Lewis vodi od starta i ne griješi. Iza je Robert Kubica kao tampon-zona između njega i Kimija. Dvije sekunde postaju tri, tri postaju četiri, četiri postaju sedam. Kao u Monaku, Robert se bori s niskim tlakom u gumama, a Kimi ga ometa. Lewis je na sigurnom.

Zatim se negdje u stražnjem dijelu poretka zapalio bolid Adriana Sutila. Sigurnosni automobil je spreman. Uključuju se semafori.

McLaren razmišlja hoće li pozvati vozača u boks, ali to ne čine, nadajući se da će odvoziti još nekoliko krugova. Robert Kubica želi ući, ali kasni oko tri sekunde.

Na stazi nastaje gužva. Lewisova prednost je poništena. Jedan krug. Još jedan krug. Treći krug iza Bernda Mäylandera.

Iznenada, pitlane je otvoren. Lewis, Robert, Kimi, Nico, Fernando, Felipe, Heikki... svi su navalili. Staza je odjednom opustjela. Lewis, parkiran u sredini boksova (McLarenovo mjesto do kraja sezone), gleda kako Kimi i Robert odmiču. Čekaj... čekaj... kreni!

Ima dovoljno goriva da kasnije vrati položaj. Na dobrim je gumama (tvrdoj mješavini) i ima

brzinu. Graničnik je aktivan, vozi prema izlazu. Gleda svjetla. Crvena su. Crvena!

Spušta pogled na stazu.

Dvojac ispred njega se zaustavio.

Pokušao ih je izbjeći, skrenuvši ulijevo gdje je bilo malo prostora, ali bilo je prekasno. Zabio se u stražnji dio Räikkönenova Ferrarija. Baš poput Nica Rosberga koji se, jednako pogriješivši, zabio u Lewisov stražnji dio.

Zašto? Zašto Kanada? Semafori nisu ništa posebno drukčiji nego na ostalim stazama. Položaj – nisko i desno – otprilike je isti.

Razlika je, čini se, u tome što u Kanadi češće svijetli crveno. Uzrok tome blizina je izlaza iz



**David Coulthard s kanadskim navijačima slavi prvi posjet postolju nakon nekoliko godina**

## Kimi je okrenuo Lewisa prema semaforu, pokazao mu ga i zatim smireno odšetao.

pitlanea vanjskom dijelu Zavoja 2. Suci vide da se približava hrpa bolida i upale crvena svjetla.

Ali to nije opravdanje. Vozači znaju za to. Momčadi znaju za to.

Dogodilo se već toliko puta dosad (što mogu posvjedočiti Felipe Massa i Giancarlo Fisichella). Nije se moglo ponoviti 2008. Ne s tako kvalitetnim vozačima. Ne Lewisu.

**Gesta vikenda** (osim Kubicinih riječi "ide nam prilično dobro") bio je Kimijev potez

nekoliko trenutaka poslije. S kacigom na glavi, okrenuo je Lewisa prema semaforu, pokazao mu ga i zatim smireno odšetao. Svi smo razmišljali o krvi koja bi bila prolivena da se tko u sličnim okolnostima zabio u stražnji dio Schumacherova ili Mansellova bolida...

Heikki je morao čekati u redu, pa se izvukao. Ferrari je u toj strci imao teškoća s Massinim crijevom za gorivo, pa su ga dva kruga poslije ponovno zaustavili kako bi mu ulili još goriva. Poslije toga samo su dva BMW-a ostala u utrci za pobjedu.

Nick Heidfeld bio je na stazi do 29. kruga, vodio je i gomilao prednost. Zanimljivo je da je



**Dvoboj Toyota trajao je cijelu utrku, zahvaljujući mnogo bržoj vožnji Tima Glocka**

vodio i nakon povratka iz boksa, s punim spremnikom.

To je zato što je Robert bio u gustom prometu od prvog, opasnog zaustavljanja. Vettel, Barrichello i slični – klasični vozači s taktikom od jednog zaustavljanja koji su se popeli u poretku zahvaljujući metežu u pitlaneu – nanjušili su da bi im dobra vožnja mogla donijeti bodove, pa ih Robert nije uspijevao preteći i gubio je vrijeme.

Bilo mu je, međutim, sasvim jasno da bi mogao pobijediti, pa je bio strpljiv. Staza je bila sve lošija: bolidi su su se okretali posvuda. Osim toga, znao je jako dobro što znači nedovoljan razmak i vožnja po kamenčićima. Tijekom prošlogodišnje VN Kanade ozlijedio je gležanj na "maloj neravnini".

Sustigao je momčadskog kolegu. Meškoljio mu se u retrovizorima, a zatim je krenuo. Mnogo lakši bolid omogućio mu je da kasnije zakoči i da zauzme bolju putanju. Nick je oklijevao milisekundu... a zatim se povukao. "Znao sam da Robert ima strategiju od dva zaustavljanja, pa ga nisam htio zadržavati", rekao je poslije.

"Je li me Nick pustio? Ne bih rekao. Mislim da nije...", kazao je Robert skrušeno.

## JESTE LI ZNALI?

■ Prošlo je 26 godina od prve pobjede BMW-ova motora u F1 – Nelson Piquet trijumfirao je 1982. u Brabham-BMW-u, također u Kanadi.

■ Robert Kubica postao je 99. vozač koji je osvojio utrku svjetskog prvenstva (računajući pobjednike Indyja 500 od 1950. do 1960.).

■ Posljednji put kad su Toyotini bolidi vodili jedan iza drugoga bilo je na VN Britanije 2003. koju je prekinuo sigurnosni automobil – Cristiano da Matta bio je ispred Oliviera Panisa.

■ Dvostruka pobjeda BMW-Sauberova prvi je put da je momčad djevičansku pobjedu začinila drugim mjestom nakon Jordanove pobjede na VN Belgije 1998.



# CILJNA

David Coulthard vodio je i stao po gorivo. Kao i Jarno Trulli. Kao i Timo Glock... sve dok se, napokon, 28 krugova do cilja, Robertu Kubici nije otvorila čista staza i prilika da, s obzirom na to da ga je čekalo još jedno zaustavljanje radi goriva, u šest krugova prednost od 11 sekunda nad Heidfeldom poveća na oko 22 sekunde.

Šest krugova na sve lošijoj stazi, šest krugova do prve VN.

Vozio je po rubnicima, čak i malo izvan njih, kako bi minimalizirao izgleda da naleti na kamenčiće na sredini staze.

Kroz šikanu Zavoj 7 prošao je ravnom putanjom, znajući da mora pustiti stražnji kraj da se smiri prije nego što nagazi gas.

U kvalifikacijama mu je tu bolid zamalo izmaknuo nadzoru jer je previše i prerano pritisnuo gas.

I brzo je otkrio optimalan način vožnje – 1:17,8 s, 1:18,4 s, 1:18,1 s, 1:18,1 s, 1:17,5 s, 1:17,8 s: šest sjajnih krugova i u svakome je za dvije sekunde ili više bio najbrži čovjek na stazi. Znači,  $6 \times 2 = 12$ , a  $12 + 11 = 23$ . Igra je završena.

Robertov drugi odlazak u boks bio je idealan, kao i vožnja potkraj utrke. Nije bilo pogrešaka,



Jesi li ti vozio ili tvoj tata? Kimi je gestom vikenda Lewisu diplomatski pokazao srednji prst

samo metronomska dosljednost do kraja – milina za gledati.

Htio sam ga poslije navesti da progovori o svojim mislima u posljednjim krugovima – o baki u Varšavi ili o vrataru u tvornici u Hinwilu

ili golemoj čokoladnoj torti koju će te večeri pojesti. Ali Robert, dakako, za to nije htio ni čuti. Ostao je vjeran sebi, svojoj momčadi i svojem zanimanju. Skroman, tih i zahvalan što je naposljetku osvojio svoj prvi grand prix.

## REZULTATI VN KANADE

REZULTAT	VOZAČ	VRIJEME	STARTNO MJESTO
1.	Robert Kubica BMW Sauber	1h36m24.447s	2.
2.	Nick Heidfeld BMW Sauber	+16.495s	8.
3.	David Coulthard Red Bull	+23.352s	13.
4.	Timo Glock Toyota	+42.627s	11.
5.	Felipe Massa Ferrari	+43.934s	6.
6.	Jarno Trulli Toyota	+47.775s	14.
7.	Rubens Barrichello Honda	+53.597s	9.
8.	Sebastian Vettel Toro Rosso	+54.120s	19.*
9.	Heikki Kovalainen McLaren-Mercedes	+54.433s	7.
10.	Nico Rosberg Williams	+57.749s	5.
11.	Jenson Button Honda	+67.540s	20.* **
12.	Mark Webber Red Bull Racing	+71.229s	10.
13.	Sébastien Bourdais Toro Rosso	+1 krug	18.
Odustao	Giancarlo Fisichella Force India	51 krug - izlijetanje	17.
Odustao	Kazuki Nakajima Williams	46 krugova - sudar	12.
Odustao	Fernando Alonso Renault	44 kruga - izlijetanje	4.
Odustao	Nelson Piquet Renault	39 krugova - kočnice	15.
Odustao	Kimi Räikkönen Ferrari	19 krugova - sudar	3.
Odustao	Lewis Hamilton McLaren-Mercedes	19 krugova - sudar	1.
Odustao	Adrian Sutil Force India	13 krugova - mjenjač	16.

\*startao iz pitlanea \*\* kažnjen s pet mjesta na startu

## POREDAK VOZAČA

MJESTO	VOZAČ	UTRKA																		BODOVI
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	
1.	Robert Kubica BMW Sauber	0	8	6	5	5	8	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42
2.	Lewis Hamilton McLaren-Mercedes	10	4	0	6	8	10	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
3.	Felipe Massa Ferrari	0	0	10	8	10	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
4.	Kimi Räikkönen Ferrari	1	10	8	10	6	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
5.	Nick Heidfeld BMW Sauber	8	3	5	0	4	0	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
6.	Heikki Kovalainen McLaren-Mercedes	4	6	4	0	0	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
7.	Mark Webber Red Bull Racing	0	2	2	4	2	5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
8.	Jarno Trulli Toyota	0	5	3	1	0	0	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
9.	Fernando Alonso Renault	5	1	0	0	3	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
10.	Nico Rosberg Williams	6	0	1	0	1	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
11.	Kazuki Nakajima Williams	3	0	0	2	0	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
12.	David Coulthard Red Bull Racing	0	0	0	0	0	0	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
13.	Timo Glock Toyota	0	0	0	0	0	0	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
14.	Sebastian Vettel Toro Rosso	0	0	0	0	0	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
15.	Rubens Barrichello Honda	0	0	0	0	0	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
16.	Jenson Button Honda	0	0	0	3	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
17.	Sébastien Bourdais Toro Rosso	2	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
18.	Giancarlo Fisichella Force India	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
19.	Nelson Piquet Renault	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
20.	Takuma Sato Super Aguri	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
21.	Anthony Davidson Super Aguri	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
22.	Adrian Sutil Force India	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

SLIKE: SUTTON IMAGES; STEVEN TEE/LAT; XPB.CC

## POREDAK KONSTRUKTORA

1	Ferrari 73 boda	7	Renault 9 bodova
2	BMW Sauber 70 bodova	8	Honda 8 bodova
3	McLaren-Mercedes 53 boda	9	Toro Rosso 7 bodova
4	Red Bull 21 bod	10	Force India 0 bodova
5	Toyota 17 bodova	11	Super Aguri 0 bodova
6	Williams 15 bodova		



Za opsežnije podatke posjetite [www.forix.com](http://www.forix.com)



Nick Heidfeld jedva suzdržava uzbuđenje - bio je valjda jedini čovjek na svijetu nezadovoljan Kubicinom pobjedom







# ALAN HENRY

## Najbolji britanski F1 novinar piše o Silverstoneu, Hondi i Sutilu

**S**ve mi se više čini da je to jedna od onih tema koje je najbolje uopće ne spominjati. Kao što je, primjerice, neotvorena boca engleskog piva koju je ujak Albert sakrio negdje u starom kuhinjskom ormaru nakon što se vratio s odmora u Mablethorpeu 1957.

Dajte mu i najmanji povod i više ne može prestati pričati o njoj. Lirske uspomene na doba koje je odavno prepušteno povijesti.

Mogao bih reći i pomalo poput VN Velike Britanije na Silverstoneu. Zapravo, ne malo nego previše poput VN Velike Britanije.

Oprostite što vam dosađujem, ali proveo sam dvije godine svojeg života kao član odbora Britanske udruge trkačih vozača, vlasnika Silverstonea, u vrijeme kad smo s Berniejem Ecclestoneom pregovarali o posljednjem ugovoru za Britansku veliku nagradu.

Kad sam tadašnjem predsjedniku odbora Martinu Brundleu rekao da razmišljam o tome da se zauzmem za odbor, Brundle me šokirao. Rekao je: "Imam tri riječi za tebe.

Nemoj to učiniti." I, nakon kratke pauze, dodao: "Ali pretpostavljam da nećeš poslušati savjet, baš kao ni (Mark) Blundell."

Imao je pravo, nisam ga poslušao. I još uvijek vas mogu odvesti na točno mjesto u paddocku Barcelone gdje mi je ponudio taj jednostavni savjet.

Da je po mome, na tom bi se mjestu nalazila brončana ploča s natpisom: "Ovdje počiva zdrav razum Alana Henryja." Baš kako je i bilo.

Naravno, lako je biti general poslije bitke. Pitanje je može li si Silverstone još uvijek priuštiti sudjelovanje u FIA-inom svjetskom prvenstvu Formule 1? Financijska dobit od utrke bit će zaprepašujuće mala, pogotovo nakon 2010. kad Ecclestone navodno želi oko 11 milijuna funta

godišnje s mogućnošću povećanja od pet posto, tako da je odgovor na to pitanje sigurno "ne".

Treba li se vlada izravno uključiti i novčano podržati VN Velike Britanije?

Prije dvije godine sigurno bih vam odgovorio "ne" jer bi sport koji se prečesto čini dobro opskrbljen privatnim avionima (a i ja uživam u povremenom prijevozu kao i svaki drugi dobri komunist!) trebao biti sposoban pobrinuti se sâm za sebe.

Ali s obzirom na sramotnu nesposobnost laburističke vlade da pripremi financijsku



Za sve vas koji se spremate za odlazak na Silverstone: ovako se postavlja Union Jack.

### "Može li si Silverstone još uvijek priuštiti Formulu 1? Odgovor je: 'Baš i ne!'"

konstrukciju Olimpijskih igara u Londonu 2012., sad kažem da je došlo vrijeme da posegnu u džep i podrže Silverstone. A samim time i Lewisa Hamiltona. Ali nemojte to spominjati ujaku Albertu.

## LAUDA? NE, ČUJEM TE SAVRŠENO DOBRO

DOISTA SAM suosjećao s Adrianom Sutilom iz Force Indije kad je u posljednjoj fazi utrke u Monaku izgubio četvrto mjesto nakon što ga je udario Kimi Räikkönen. Takav bi incident svjetskom prvaku priskrbio zabranu vožnje na šest mjeseci da se dogodio na engleskoj autocesti tijekom prometne gužve jedne ljetne nedjeljne večeri.

Ali istina je i da je Sutil tog kišnog poslijepodneva pokazao dovoljno toga čime si je osigurao telefonske pozive iz vrhunskih momčadi u vrlo skorjoj budućnosti.

Isto se dogodilo Nikiju Laudi nakon što je njegov BRM P160 odustao s trećeg mjesta u Monaku

1973. zbog problema s mjenjačem. Enzo Ferrari je, kao i obično, gledao utrku na televiziji i svidjelo mu se što je vidio. Dvije godine

kasnije Niki je pobijedio u Monaku i bio na putu prema prvom naslovu prvaka. Isto bi se moglo dogoditi i Sutilu.



Momku je dobro išlo u Monaku dok se Kimi nije zaletio u njega. Sutilovi prosici trebali bi stati u red

## HONDA SE SPREMA ZA 2009.

PRIČE IZ PADDOCKA kažu da Honda trenutačno ima pet zračnih tunela usredotočenih na njihove F1 razvojne programe.

Jedan od njih radi na ovogodišnjem bolidu, što znači da su ostala četiri usmjerena na nova tehnička pravila za 2009.

Jenson Button i Rubens Barrichello u ovogodišnjem F1 prvenstvu igraju sporedne uloge, ali njihov će položaj već iduće godine sigurno biti mnogo bolji.

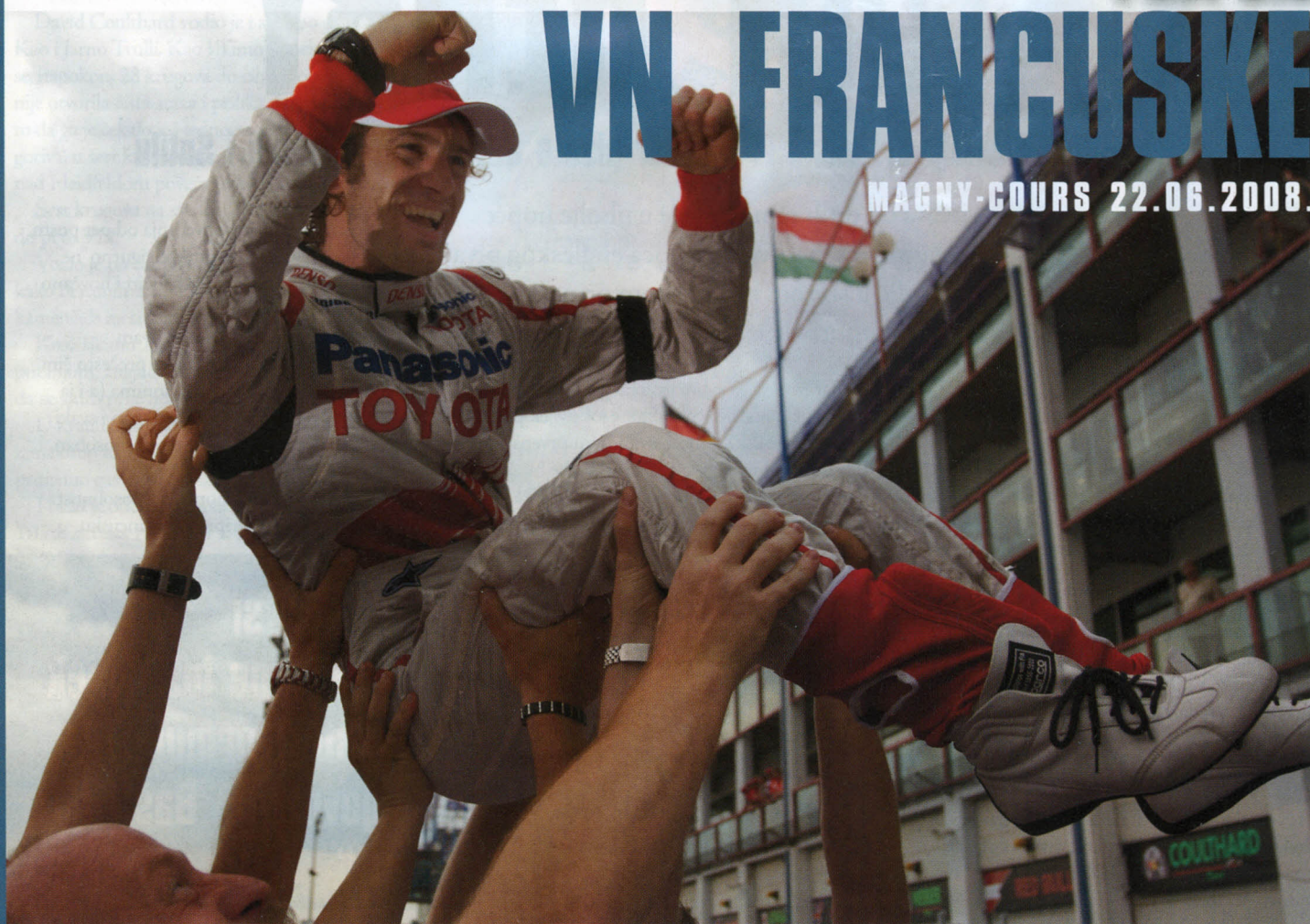
Možda malo prekasno, ali bolje ikad nego nikad.

Uostalom, sve se glasnije šuška da Honda ponovo planira aktivirati i drugu momčad.



# VN FRANCUSKE

MAGNY-COURS 22.06.2008.



Govorkanja u paddocku su jasna: ove se godine zadnji puta vozilo u Magny Coursu, već od iduće sezone utrka se seli negdje bliže Parizu. Doduše, isto se pričalo i lani...

**Iskreno, malo** će tko zažaliti za ovom stazom: pomalo bezlična, nikada se nije jako zavukla u srca ljubitelja Formule 1, a utrke na njoj češće su patile od manjka pravih uzbuđenja na stazi nego što su donosile neke nezaboravne izvedbe.

Niti ovogodišnje izdanje nije bilo velika iznimka.

Zapravo je sve bilo jasno već nakon kvalifikacija. Ferrariji su bili dominantni, a jedini čovjek koji bi ih možda mogao ugroziti, Lewis Hamilton, nosio je kaznu padanja za deset mjesta na startu zbog incidenta izazvanog u Kanadi.

Vikend iz noćnih mora za BMW, kojem na ovoj stazi ništa nije polazilo za rukom, pokazao je svu razliku među njihovim vozačima: brz i postojan kada mu je bolid brz, Heidfeld je muku mučio u nepovoljnim okolnostima i bio daleko iza Kubice, koji je i u takvoj situaciji u

stanju izvući maksimum i minimalizirati štetu. Možda čak i više nego napola poklonjenom pobjedom u Kanadi, Poljak je pozicijom na startu i kasnije osvojenim bodovima u vikendu kada njegovoj momčadi ništa nije išlo kako treba pokazao da je materijal za prvaka.



Još jedna pobjeda Masse. No u Toyoti su (slika na vrhu) mnogo bučnije proslavili Trullijev podij



Start je donio očekivani bijeg crvenih, dok se Trulli probio ispred očigledno vrlo laganog Alonsa, uništivši i zadnju nadu da će se netko moći boriti s Ferrarijima.

Priča prvog kruga ipak su bili McLaren: Lewis s kaznom od deset mjesta uspio je dodirnuti Heikkija (koji je isto kažnjen startom pet mjesta niže zbog ometanja Webbera tijekom kvalifikacija), a prije toga je pretekao Vettela siječenjem šikane, što mu je donijelo i kaznu prolaska kroz boksove.

Loš dan za momčad iz Wokinga. Određenu utjehu mogao im je donijeti jedino najljepši potez dana, Kovalainenovo pretjecanje Webbera i kasniji proboj do ipak solidnog četvrtog mjesta u utrci.

Utrci koja je provedena u čekanju kiše, koja se potkraj čak nakratko i pojavila, ali dovoljno slaba da ne promiješa karte.

Promiješalo ih je zato otpadanje dijela Kimijevog ispušnog sustava sredinom utrke, dovoljno da ga uspori toliko da izgubi borbu s bržim momčadskim kolegom, no ipak uspije dotegnuti oštećeni bolid do cilja na za okolnosti fantastičnom drugom mjestu.

Tim vrednijem nakon što je po završetku utrke iz Ferrarija obznanjeno da su oštećenja na Kimijevom bolidu bila tolika da ne bi mogao izdržati još više od dva ili tri kruga.

Tako je završio vikend posvećen minimaliziranju štete, kod većine osvajača bodova.

Čitatelj Power Tuninga koji je skinuo "auspuh" da mu Punto zvuči kao Ferrari? Ne, Kimi...



## Vikend je, za većinu, bio posvećen minimaliziranju štete

S iznimkom, dakako, pobjednika Masse, trećeplasiranog Trullija koji je plasman na podij posvetio prije utrke tragično preminulom nekadašnjem prvom čovjeku Toyotine F1 momčadi, Oveu Anderssonu.

Te Nelsona Piqueta koji je, iskoristivši jednu od mnogih pogrešaka indisponiranog Alonsa, sedmim mjestom ugrabio svoje prve F1 bodove. Zbogom, Magny Cours. Ili au revoir?

### REZULTATI VN FRANCUSKE

POZ. VOZAČ	MOMČAD	VRIJEME UTRKE
1.	<b>Felipe Massa</b> Ferrari	1h31:50.245
2.	<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari	+ 17.984
3.	<b>Jarno Trulli</b> Toyota	+ 28.250
4.	<b>Heikki Kovalainen</b> McLaren-Mercedes	+ 28.929
5.	<b>Robert Kubica</b> BMW Sauber	+ 30.512
6.	<b>Mark Webber</b> Red Bull-Renault	+ 40.304
7.	<b>Nelson Piquet</b> Renault	+ 41.033
8.	<b>Fernando Alonso</b> Renault	+ 43.372
9.	<b>David Coulthard</b> Red Bull-Renault	+ 51.021
10.	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren-Mercedes	+ 54.538
11.	<b>Timo Glock</b> Toyota	+ 57.700
12.	<b>Sebastian Vettel</b> Toro Rosso-Ferrari	+ 58.065
13.	<b>Nick Heidfeld</b> BMW Sauber	+ 1:02.079
14.	<b>Rubens Barrichello</b> Honda	+ 1 krug
15.	<b>Kazuki Nakajima</b> Williams-Toyota	+ 1 krug
16.	<b>Nico Rosberg</b> Williams-Toyota	+ 1 krug
17.	<b>Sébastien Bourdais</b> Toro Rosso-Ferrari	+ 1 krug
18.	<b>Fisichella</b> Force India-Ferrari	+ 1 krug
19.	<b>Adrian Sutil</b> Force India-Ferrari	+ 1 krug

UTRKU NISU ZAVRŠILI:  
Jenson Button Honda 17

### POREDAK VOZAČA

MJEŠTO VOZAČ	UTRKA																		BODOVI
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	
1.	<b>Felipe Massa</b> Ferrari	0	0	10	8	10	6	4	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
2.	<b>Robert Kubica</b> BMW Sauber	0	8	6	5	5	8	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46
3.	<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari	1	10	8	10	6	0	0	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
4.	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren-Mercedes	10	4	0	6	8	10	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
5.	<b>Nick Heidfeld</b> BMW Sauber	8	3	5	0	4	0	8	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
6.	<b>Heikki Kovalainen</b> McLaren-Mercedes	4	6	4	0	0	1	0	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
7.	<b>Jarno Trulli</b> Toyota	0	5	3	1	0	0	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
8.	<b>Mark Webber</b> Red Bull Racing	0	2	2	4	2	5	0	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
9.	<b>Fernando Alonso</b> Renault	5	1	0	0	3	0	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
10.	<b>Nico Rosberg</b> Williams	6	0	1	0	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
11.	<b>Kazuki Nakajima</b> Williams	3	0	0	2	0	2	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
12.	<b>David Coulthard</b> Red Bull Racing	0	0	0	0	0	0	6	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
13.	<b>Rubens Barrichello</b> Honda	0	0	0	0	0	3	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
14.	<b>Timo Glock</b> Toyota	0	0	0	0	0	0	5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
15.	<b>Sebastian Vettel</b> Toro Rosso	0	0	0	0	0	4	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
16.	<b>Jenson Button</b> Honda	0	0	0	3	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
17.	<b>Nelson Piquet</b> Renault	0	0	0	0	0	0	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
18.	<b>Sébastien Bourdais</b> Toro Rosso	2	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
19.	<b>Giancarlo Fisichella</b> Force India	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
20.	<b>Takuma Sato</b> Super Aguri	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
21.	<b>Anthony Davidson</b> Super Aguri	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
22.	<b>Adrian Sutil</b> Force India	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

### POREDAK KONSTRUKTORA

1	<b>Ferrari</b> 91 bod	6	<b>Williams-Toyota</b> 15 bodova
2	<b>BMW Sauber</b> 74 boda	7	<b>Renault</b> 12 bodova
3	<b>McLaren-Mercedes</b> 58 bodova	8	<b>Toro Rosso-Ferrari</b> 8 bodova
4	<b>Red Bull-Renault</b> 24 boda	9	<b>Honda</b> 8 bodova
5	<b>Toyota</b> 23 boda	7	bodova

Za opsežnije podatke posjetite [www.forix.com](http://www.forix.com)



Prvi bodovi za Piqueta - i to ispred Alonsa, nakon direktnog pretjecanja na stazi! Ne može bolje od toga...



SLIKE: LAT ARCHIVE



To je domaća utrka Adriana i Force Indije. Objavljuje nam kako pod punim gasom svladati Copse i priznaje da nikad nije bio u Londonu. Ali bio je u Milton Keynesu, pa je to u redu...

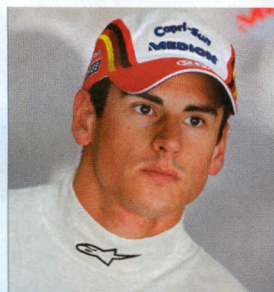
**Automobilske utrke** u Engleskoj imaju bogatu povijest. Ondje su stožeri mnogih momčadi Formule 1, a publika u Silverstoneu razumije se u sport. To se zaista osjeti, čak i za dijeljenja autograma. Većina dolazi navijati za Lewisa, ali jasno je da cijene trud svih vozača.

Zbog toga volim voziti na Silverstoneu, stazi na kojoj je 1950. odvožena prva utrka svjetskog prvenstva u Formuli 1. Staza je uistinu dobra, s mnogo brzih zavoja na početku kruga, te nekoliko zahtjevnih, sporijih zavoja pri kraju. Bolid mora biti podešen za oba dijela, što je zanimljiv tehnički izazov.

**Copse, brzi** desni zavoj na početku kruga jedan mi je od najdražih zavoja u Formuli 1. S lakim spremnikom može ga se proći pod punim gasom, ali i najmanja pogreška u vrhu dovoljna je da vam na izlazu ponestane asfalta i da doživite zvjezdani trenutak.

Prošlogodišnja VN Britanije bila je moja prva utrka na Silverstoneu, pa se ne mogu pretvarati da dobro poznajem okolicu. Odsjedam u istom hotelu poput ostalih vozača i svakoga se dana samo vozim na relaciji hotel-staza. Bio sam u Milton Keynesu, ali nikad u Londonu. Na Heathrowu se dobro snalazim, ali gradu se više od toga nisam približio.

Moja momčad, Force India, stožer ima nasuprot glavnog ulaza u Silverstone, pa je utrka prigoda za mnoge članove koji rade u tvornici da zavire u paddock. Volim popričati s njima i nadam se da ću ih, zajedno s obiteljima, vidjeti u što većem broju.



## NAJAVA UTRKE ADRIANA SUTILA

VELIKA NAGRADA

## VELIKE BRITANIJE

SILVERSTONE 06. SRPNJA 2008.

KRUGOVA: 60 DULJINA STAZE: 5,140 KM START U: 14.00



### BECKETTS

"Sjajan dio staze. U prvi zavoj ulazi se u šestoj i onda se bez kočenja prebacuje naniže. Jednostavno se kotrljate što je brže moguće. Važno ga je proći tečno jer nakon izlaza slijedi Hangar, ravni potez."



### COPSE

"Toliko je brz da mu je teško odrediti položaj vrha. Ako promašite vrh, morate usporiti jer na izlazu nema dovoljno mjesta. Prodete li ga pod punim gasom, a to znači da vozite na rubu, možete dobiti otprilike desetinku sekunde."







### STOWE

"Ravna dionica Hangar vrlo je široka, ali staza se sužava nadomak zavoju Stowe. Ulazi se velikom brzinom – 190 km/h – ali važnije je biti brz na izlazu jer slijedi još jedan ravan potez."



### ŠIKANA ABBEY

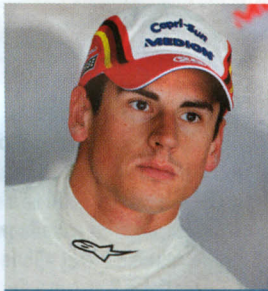
"Mislim da je to jedna od najboljih šikana u Formuli 1. Rubnici su ravni, pa ih se doista može napasti, a bolid će ostati stabilan. Razlika između putanje preko rubnika i kraj njih je oko tri desetinke."

### PRIORY

"To je vrlo težak zavoj. Prolazi ga se u četvrtoj i potpuno je nepregledan. Vrh vidite tek kad ga dodirnete i tek tada otkrivete jeste li na dobroj putanji ili ne."







## NAJAVA UTRKE ADRIANA SUTILA

VELIKA NAGRADA

# NJEMAČKE

HOCKENHEIM 20. SRPNJA 2008.

KRUGOVA: 67    DULJINA STAZE: 4,474 KM    START U: 14.00

Na pravoj Adrianovoj domaćoj utrci doista možete osjetiti energiju publike na velikoj tribini, posebice članova raznih neslužbenih Sutilovih navijačkih klubova

**Nijemci, poput** Engleza, doista vole automobilizam. Mnogo znaju o njemu i vrlo ga strastveno doživljavaju. Premda su karte za Formulu 1 prilično skupe i više nema Michaela Schumachera, očekujem da će odziv gledatelja biti dobar. Nürburgring je lani bio dobro posjećen i očekujem da će jednako biti i ove godine u Hockenheimu.

Nikad se nisam utrkiavao na starom Hockenheimu – niz duge ravne poteze i kroz šumu – ali nije mi žao, jer mislim da je novi izgled zaista dobar. To je jedna od meni najdražih staza: ima mnogo dobrih zavoja i uistinu možete osjetiti energiju publike kad uđete među goleme tribine stadionskog dijela.

S obzirom na to da se prošlogodišnja VN Njemačke odigrala na Nürburgringu, na Hockenheimu nisam nikad vozio bolid F1. Ali naveliko sam se ondje utrkiavao u juniorskim formulama, pa dobro poznajem stazu i mislim da ću se brzo naviknuti. Staza ima dva ili tri dobra mjesta za pretjecanje, uključujući vrlo sporu 'ukosnicu', a ima i nekoliko brzih zavoja te jedan dug ravan potez na kojem ćemo, kažu mi, postizati brzine od 320 km/h.

**Hockenheim je** moja domaća utrka. U Njemačkoj ne postoji službeni klub navijača Adriana Sutila, ali mnogo je neslužbenih, pa se nadam da će među publikom biti i ponešto mojih navijača. Svi ste dobrodošli! Mislim da je moja obitelj zapravo moj službeni navijački klub, a kako je moj dom u Münchenu udaljen samo tri sata, očekujem i njihovo poslanstvo.



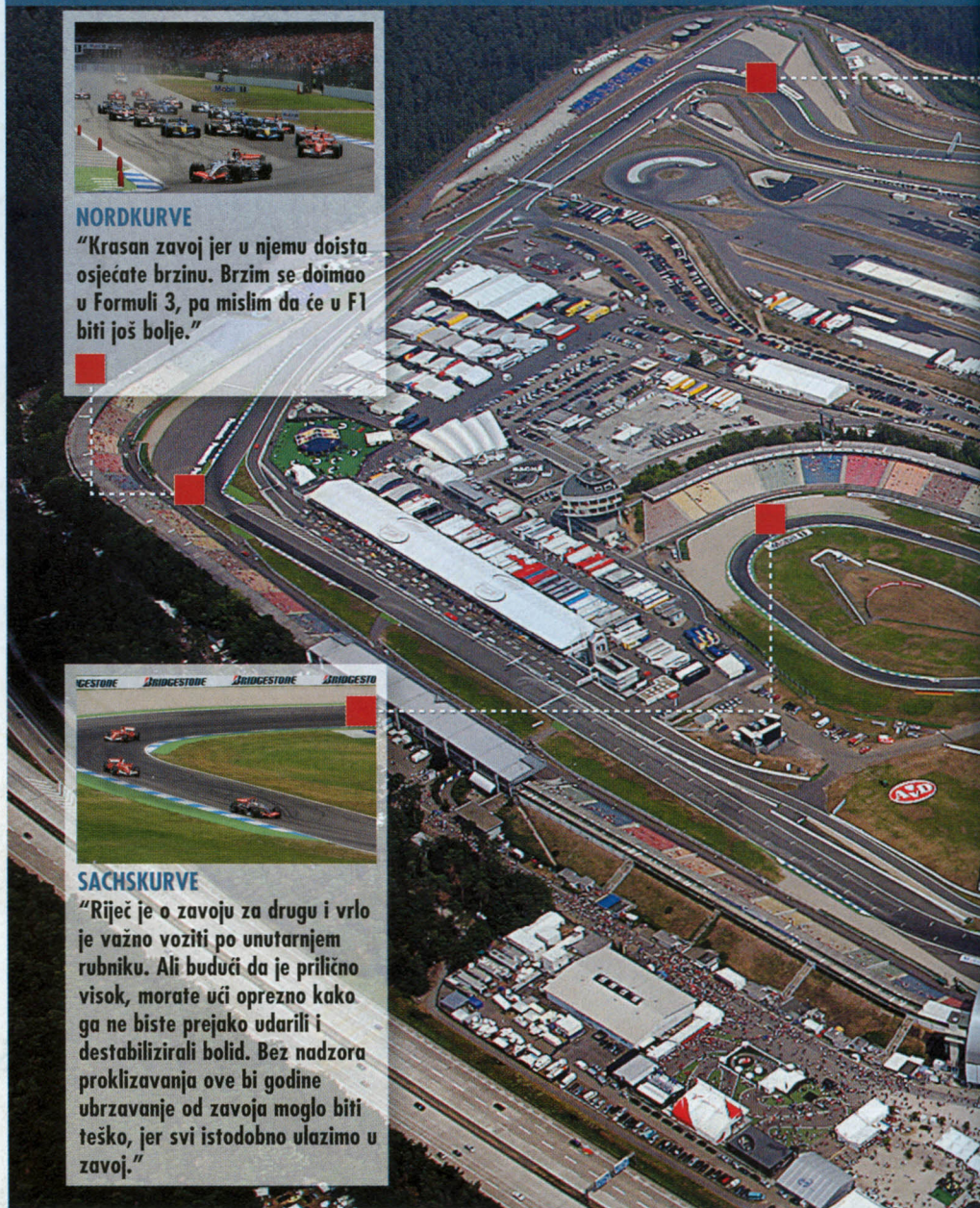
### NORDKURVE

"Krasan zavoj jer u njemu doista osjećate brzinu. Brzim se doimao u Formuli 3, pa mislim da će u F1 biti još bolje."



### SACHSKURVE

"Riječ je o zavoju za drugu i vrlo je važno voziti po unutarnjem rubniku. Ali budući da je prilično visok, morate ući oprezno kako ga ne biste prejako udarili i destabilizirali bolid. Bez nadzora proklizavanja ove bi godine ubrzavanje od zavoja moglo biti teško, jer svi istodobno ulazimo u zavoj."







#### MOBILN KURVE

"Na ravnoj dionici koja joj prethodi staza je veoma široka, a zatim se s približavanjem tribina sužava. Izlazni je rubnik ravan, pa se koristi svaki centimetar. Bolid se tu zna rasplesati, što može biti zabavno."



#### OPELKURVE

"To je dvostruki desni zavoj i vozači koji stvarno dobro poznaju stazu trebali bi ga moći proći bez dodatnih pomaka upravljača. Koči se prije ulaska u predzadnji zavoj, a zatim se pri izlasku ubrzava za startno-ciljnu ravninu."



#### SPITZKEHRE

"To je vrlo oštar zavoj - za svega 40 km/h - što ga čini jako dobrim za pretjecanje. Do njega stižemo brzinom od 320 km/h pa počinjemo kočiti čak 110 metara prije zavoja."

#### EINFABRT PARABOLICA

"Pri kočenju se ovdje osjete velike neravnine, pa je lako blokirati prednji kotač i uništiti gume. Izlazak je vrlo važan jer veliku brzinu morate iznijeti na dugu ravnu dionicu."

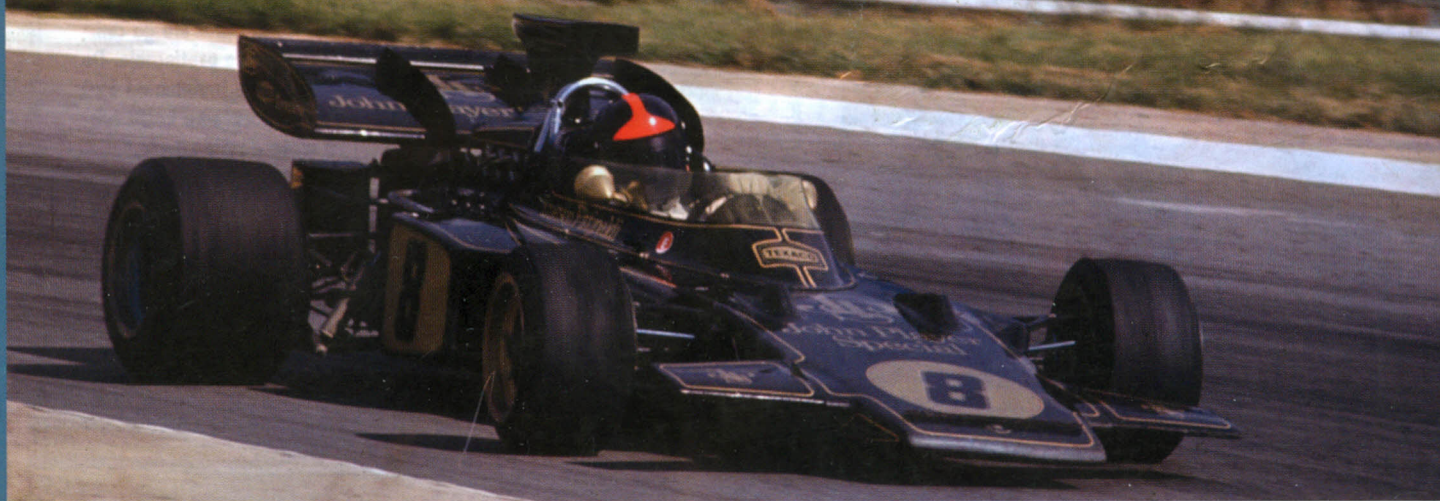




# CRNA ZASTAVA

GORANA DIJAKOVIĆA

Nelson Piquet senior  
je uvijek bio u sjeni svojih zemljaka,  
jednog koji je odlazio (na slici)  
i drugog koji je dolazio



## JEDAN OD ONAKVIH DANA...

Trenutak u kojem se Jarno Trulli obranio od bržeg McLarena se pamti, ali i nameće pitanje zašto takvih trenutaka nema (mnogo) više

**M**agny Coursa ćemo se najviše sjećati zbog Jarna Trullija. Bio je to jedan od onih dana u životu solidnog vozača. U desetak sekundi, kada je Kovalainen konačno pokušao proći, Jarno je pokazao da je majstor. Prvo sam pomislio da bi mogao biti kažnjen jer je Heikkija, pri 240, gurao u travu i prema ogradi, ali odmah je bilo jasno da to tako rade veliki dečki. Jarno je učinio točno ono što je morao i sjajno se obranio od bržeg McLarena. I Heikki veli da je zadovoljan, ali znam da nije. Ovo je ipak F1 i s boljim bolidom se mora proći. No, i Heikki je dio nove generacije koja je najzadovoljnija da bolid sretno i u komadu vrati u garažu... Gilles, oprostite nam, gdje god da jesi... Jarno Trulli i Giancarlo Fisichella bili su velike nade talijanske javnosti. U početku karijere pokazivali su odlike sjajnih talenata i tifozima su se pravom nadali da bi jedan od njih konačno mogao u Ferrarijevo sjedalo. No, vremenom se shvatilo da nisu članovi uglednog društva - najboljih svjetskih vozača predodređenih za najveće stvari. Tako sada već godinama odrađuju svoje ugovore i pomalo razmišljaju o penziji. Ipak, rola koju je Jarno odigrao na VN Francuske bila je velika i pamtljiva.

Bljesnuo je i Nelson Piquet junior držeći Lewisa Hamiltona osam krugova iza sebe. Nakon slabih partija, konačno su došli do izražaja geni. I njegovom starom, Nelsonu Piquetu senioru uvijek je nešto falilo. Iako je bio tri puta prvak i to u "nešto" jačoj konkurenciji nego je to ova danas, Piquet je uvijek bio u sjeni dva velika zemljaka, od kojih je jedan

završavao, a drugi počinjao karijeru u Nelsonovom razdoblju. Naravno, Emerson Fittipaldi i Ayrton Senna. Emerson je bio prvi Brazilac svjetski prvak, divlje i sirove naravi, ali super brz. Njegova pojava, crno-crvena kaciga u crno-zlatnom John Player Lotusu, do danas je najbolji design ikad viđen u F1. Jedino je možda plava kaciga Ronnie Petersona u istim Lotusovim bojama bila toliko impozantna kao Emersonova kombinacija. Fittipaldi bi bio možda i pet puta svjetski prvak da nije imao Jackie Stewarta i Tyrrella u svojoj klasi. Bili su to dvoboji kalibra Senna-Prost. F1 je tada imala okus i miris za razliku od današnje za koju t o baš ne bih mogao tvrditi. Što sa Lewisom? Greškama u nekoliko ovogodišnjih utrka zasjenio je prošlogodišnju izvedbu i poništio teoriju da se u F1 može biti savršen. Ipak je ono bila početnička sreća u grandioznom izdanju. Lewis i Kimi, te Fernando, koji pomalo zaostaje, i dalje čine malo prije spomenute najbolje vozače svijeta. Tu nema pristupa za ostale koliko god nas ponekad oduševljali ostali vozači. Vjerujem da će se u tom društvu vrlo brzo naći i Robert Kubica koji je ovih dana zaslužio nove pohvale za kritike koje je uputio svojoj momčadi jer je jasno da mu BMW ne može omogućiti isti materijal kao Ferrari i McLaren.

A čini se da u Münchenu čine sve ne bi li dostigli vodeći dvojac. Naravno, koji puta nisu dovoljni novci nego su potrebni pravi ljudi i jako puno vremena. To se u BMW-u neće dogoditi u ovoj godini ali su nade za 2009. jako velike. Kakav bi to spektakl bio da Kubica vodi BMW u sljedećoj godini s istim šansama

kao i Kimi i Lewis. Vjerujem da je jasno svima da je Heidfeld prošlost. Ferrari je štafetno odnio VN Francuske iako su otpadali dijelovi sa crvenog bolida pa je Kimiju prijetila i crna zastava. Talijanska momčad je toliko superiorna ove sezone da se slobodno može odmarati i propustiti koju utrku. Bit će dovoljno stisnuti gas nakon Belgije i to je to. Sumnjam da ih Lewis može pratiti, naročito sada kada je uzdrman pa tako se bojim da već imamo prvaka za ovu godinu...

Na ovom Magny Course bilo je puno govora i o tome gdje će se VN Francuske voziti sljedeće godine. Gdje god da se vozi, a dok se ne promjene pravila i vrati pretjecanje, nećemo ništa profitirati. Nemam ništa protiv Disneylanda jer bi bilo jako lijepo spavati u Parizu i gledati F1. Magny Cours je imao tri mjesta za pretjecanje, a danas više nema niti jedno. Pa je onda sasvim svejedno gdje će se voziti. Sigurno bi bilo dobro ne na trkalištu oko kojeg nema apsolutno ničega. Što se tiče tradicije, Le Mans i Paul Ricard imaju veću tradiciju i veće razloge da se vozi kod njih, ali financije su zakon koji ruši sve pokušaje.

Nemam ništa protiv ni da se prestane igrati u Maksimiru i prijeđe na Kajzericu ako bi nam to donijelo Ligu prvaka. Ali onako, na pravi način. Vremena se mijenjaju, za Maksimirom cvilimo uglavnom mi koji više ne idemo na utakmice. Koliko razumijem, više se isplati sagraditi novi nego popravljati ruglo. Jednog dana će ga ionako srušiti jer neće biti nikoga da ga brani a novi prodajni centar će biti prijeko potreban... **FO**